Abo-Service, 70138 Stuttgart, Postvertriebsstück: Entgelt bez. ZKZ 09114

MOTOR SPORT aktuell

NR. 29 / 30. JUNI 2021

F1 Spielberg: Mercedes chancenlos

Der Dominator Verstappen

MXGP in Matterley Basin

Gajser baut Führung aus

IMSA in Watkins Glen

Mazdas Risiko-Taktik geht auf

Deutschland € 2,70
A € 3,00 · CH sfr 4,30
B, NL, LUX € 3,20
4 190525 902708 29



Vierter Lauf der NLS

BMW-Junioren mit Glanzleistung



MotoGP Assen: Quartararo siegt

Yamaha-Triumph und Transfer-Bombe



Rallye-WM in Kenia

Safari-Rallye wird zur großen Ogier-Show

Inhalt

Automobil:

Motorrad:

Leserservice:

BMW

WTCR



MOTORSPORT IMAGES

Editorial

Red Bull will diese WM um jeden Preis. Mercedes ist aus dem Wettrüsten ausgestiegen, um 2022 optimal gerüstet zu sein. Welche Strategie ist die richtige?

Die Formel-1-WM 2021 könnte durch eine Schadensabwägung entschieden werden. Wer springt später von der Entwicklung am 2021er Auto ab? Wer riskiert ein Opfer für die Jahre 2022 und danach? Mercedes hat den Absprung Mitte Juni gemacht. Seitdem steht nur noch das 2022er Modell im Windkanal. Was jetzt noch ans Auto kommt, wurde vor dem GP Aserbaidschan abgesegnet. Kleinteile, wie es heißt. Bei Red Bull läuft die Maschinerie noch parallel. Damit hat man sich bereits einen technischen Vorsprung auf Mercedes verschafft. Er könnte noch größer werden und am Ende den Ausschlag im Titelrennen geben.

Red Bull ist in einer anderen Situation als Mercedes. Der Limonade-Hersteller wartet seit acht Jahren auf den Titel. Mercedes hat sich seit 2014 alle Meister-Pokale in die Vitrine gestellt. Da ist der Erfolgsdruck nicht ganz so groß. Jetzt, wo Red Bull die Hand am Titel hat, will man die Chance nicht wegwerfen. So wie BMW 2008. Man sichert lieber das, was in greifbarer Nähe liegt, als das, was man in Zukunft vielleicht haben könnte. Am Ende bekommt man vielleicht beides nicht.

Die Teams stehen vor einer besonderen Saison. 2022 wartet nicht einfach nur ein neues Reglement. Das Konzept der Autos ändert sich komplett. Ground Effect statt flacher Unterboden. Keine Leitbleche mehr zur Erzeugung von Luftwirbeln. Weniger technische Freiheiten. Die Aerodynamiker beginnen bei null. Niederquerschnittsreifen fordern die Fahrwerkstechniker. Die Motoren-Ingenieure müssen den Antrieb für E10-Kraftstoff fit machen – das alles unter einem Kostendeckel und stark limitierten Windkanal- und Prüfstandszeiten.

Die Vergangenheit hat gezeigt, dass der frühe Vogel den Wurm fangen kann. Und die Späteinsteiger einen Preis zahlen müssen. Als 1998 schmale Autos und Rillenreifen Einzug hielten, gingen Williams und Ferrari, die WM-Kombattanten des Vorjahres, mit Rückstand in die Saison. Und McLaren fuhr alles in Grund und Boden. Als 2009 die Aerodynamik ein Facelift bekam, Slicks ein Comeback feierten und Kers sein Debüt gab, da dominierten zwei Teams, die im Jahr davor keine Rolle gespielt hatten: Honda-Nachfolger BrawnGP und Red Bull. Ferrari und McLaren, die Stars der Vorsaison, waren nirgendwo.

Wie groß ist also das Risiko von Red Bull, mit seiner Strategie auf die Nase zu fallen? Möglicherweise geringer, als man glaubt. Red Bull kann mithilfe des Schwesterteams Alpha Tauri Grundlagenforschung betreiben. Das ist zwar nicht erlaubt, aber wer will das schon überprüfen? Mercedes könnte das mit Aston Martin zwar auch, doch da ist man seit dem Kopier-Skandal noch vorsichtiger geworden, als man ohnehin schon ist. Der Konzern darf nicht mal in die Nähe eines Regelbruchs gerückt werden. Red Bull operiert da generell mehr am Limit. Man sieht es am Heckflügel, am Reifendruck und bei den Boxenstopps.

Michael Schmidt
Redakteur



48 **Motocross-WM: In Matterley Basin ging die GP-Saison in die zweite Runde**

ARCHER



MSa-Paddock



LAUSCHIGES PLÄTZCHEN
Alpha Tauri erlebt den besten Saisonstart der Teamgeschichte. MSa-Reporter Tobias Grüner (l.) bat deshalb Technikchef Jody Egginton zum Interview. Weil Journalisten immer noch nicht in die Motorhomes dürfen, fand das Gespräch draußen im Stehen statt.



AMERIKA – DIE NEUE, NEUE WELT
Das IMSA-Rennen in Watkins Glen war für europäische Besucher eine neue Erfahrung, denn alle Spuren von Corona waren verschwunden: Keine Masken, kein Abstand, und zigtausende Fans auf dem Grid!



ENDLICH WIEDER MITTENDRIN
Nach über einem Jahr (Mexiko im März 2020) konnte Rallye-Reporter Reiner Kuhn (r.) in Kenia wieder aus dem Servicepark berichten. Das freute auch die Profis. Takamoto Katsuta ließ es sich nicht nehmen, ausführlich von seinem Ritt zum ersten Podium zu erzählen.



WIEDER NÄHER DRAN
Wenn auch die Normalität in der MotoGP noch nicht eingekehrt ist, wurden in Assen wieder mehr Journalisten und Fotografen zugelassen. Und MSa-Reporter Imre Paulovits konnte auch näher ran ans Geschehen.

Verstappen auf de

In souveräner Manier hat Max Verstappen das Red-Bull-Heimspiel in der Steiermark gewonnen. Im Verfolgerduell gab es bei Ferrari und McLaren Licht und Schatten.

Von: **Tobias Grüner**

Warum war Red Bull so überlegen?

Der große Formel-1-Machtwechsel hatte sich schon sieben Tage zuvor angedeutet. In Le Castellet lagen Red Bull und Mercedes praktisch auf Augenhöhe. In Spielberg fuhr Max Verstappen dann sowohl in der Qualifikation als auch im Rennen zwei Zehntel pro Runde schneller als seine silber-schwarzen Verfolger.

Mercedes reiste schon mit einem schlechten Gefühl zum Auswärtsspiel in der Steiermark. Um überhaupt eine Chance zu haben, ging man bei der Abstimmung volles Risiko. „Wir haben mit dem Setup eine fast schon radikale Lösung gewählt", verriet Chefingenieur Andrew Shovlin. Zur Vorbereitung drehte Lewis Hamilton sogar ein paar Extrarunden im Simulator. Die Not musste groß sein. Trockenübungen absolviert der Weltmeister bekanntlich nur widerwillig.

Am Ende half auch das nicht. „Red Bull fuhr in einer eigenen Liga. Wir hatten keine Waffen, um sie zu schlagen", gab Teamchef Toto Wolff fair zu. Bei der Erklärung für die starke Vorstellung reicht ein kurzer Blick auf die GPS-Messungen. Im direkten Vergleich gewann Red Bull seine gesamte Zeit auf den Geraden.

Mercedes macht dafür den Power-Vorteil der zweiten Honda-Ausbaustufe verantwortlich, die schärfere Mappings ermöglicht. Zudem gerät das japanische Triebwerk wegen der größeren Turboschaufeln auf Strecken in dünner Luft nicht so schnell außer Atem. Spielberg liegt 670 Meter über dem Meeresspiegel. Da macht sich der geringere Sauerstoffanteil bereits bemerkbar.

Red Bull selbst verweist dagegen eher auf den kleineren Heckflügel am RB16B. „Im Vergleich zu uns hatte Mercedes praktisch ein Scheunentor hinten draufgeschnallt", witzelte Teamchef Christian Horner. Für den Silberpfeil war ein schlankeres Leitwerk keine Option: „Dann hätten wir in den Kurven zu viel Zeit verloren", winkte Hamilton ab.

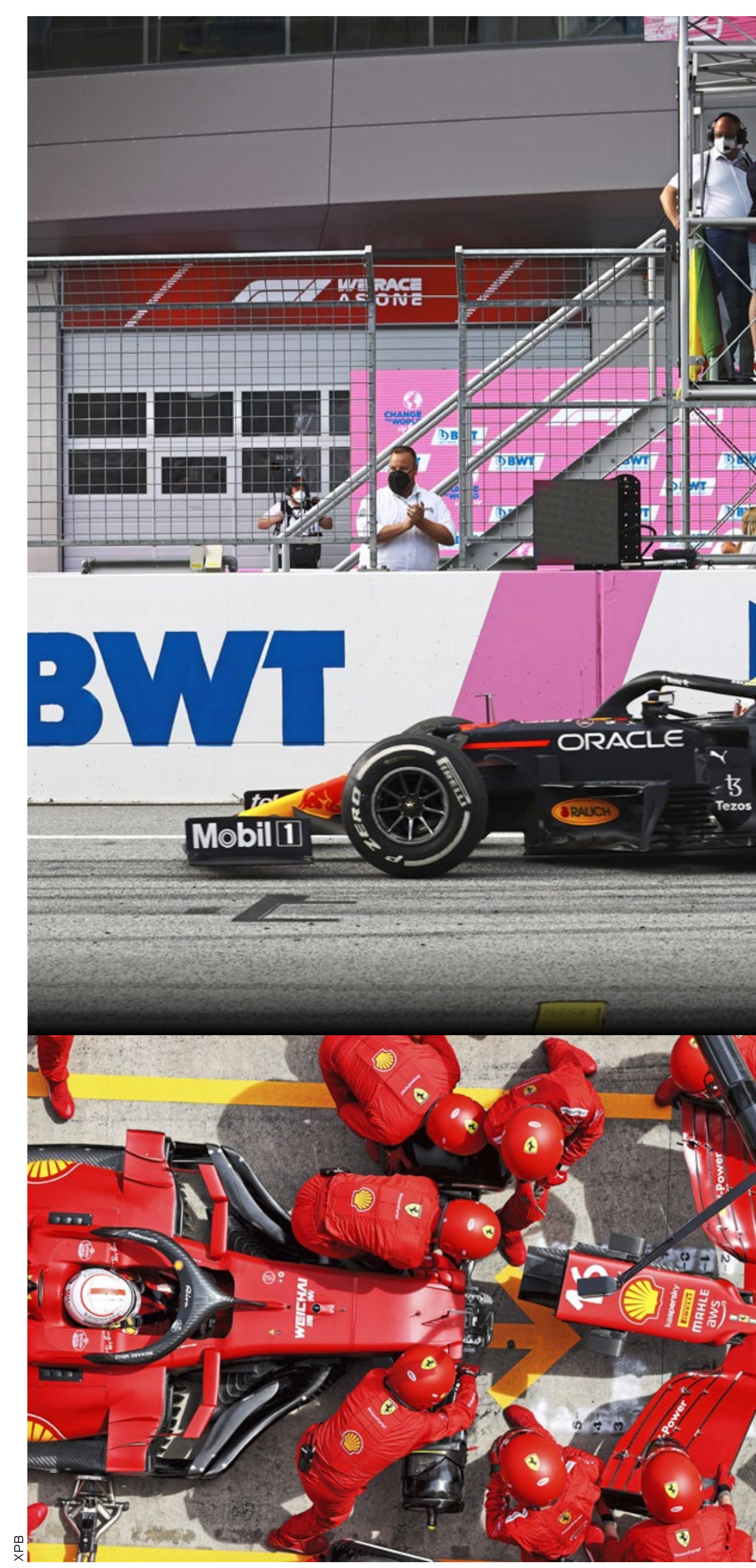
Neben dem überlegenen Top-Speed half Red Bull im Rennen auch der bessere Reifenverschleiß. Hamilton verlor am Ende der Stints jeweils deutlich an Boden. Das kam etwas überraschend. Normalerweise hilft der zusätzliche Abtrieb eines größeren Flügels beim Reifenmanagement. „Wir müssen jetzt mal analysieren, ob uns das Setup-Abenteuer in den Longruns geschadet hat", grübelte Shovlin.

War die Zweistopp-Taktik von Pérez richtig?

Auch das Duell der Nummer-zwei-Piloten schien Red Bull für sich zu entscheiden. Doch dann wollte sich das linke Hinterrad beim Boxenstopp von Sergio Pérez nicht reibungslos aufsetzen. Zwei Sekunden gingen beim Service verloren. Das reichte Valtteri Bottas, um nach seinem eigenen Reifenwechsel eine Runde später vor dem Mexikaner auf die Strecke zu kommen.

Weil ein schneller Red-Bull-Konter auf der Piste aussichtslos erschien, wechselten die Taktiker auf eine Zweistopp-Strategie. Der Vorteil der frischeren Gummis sollte im Finale den Platztausch ermöglichen, so wie es nur sieben Tage zuvor bei Verstappen klappte. Doch auf dem Zielstrich fehlte Pérez am Ende eine halbe Sekunde. „Eine Runde mehr, und er hätte es wohl vorbeigeschafft", bedauerte Horner.

Bei Mercedes war man auf die Taktik des Gegners eingestellt. „Sie hatten ja nichts zu verlieren", erklärt Shovlin. „Wir hatten den Zweistopper mit Valtteri ebenfalls in Erwägung gezogen. Aber als wir vorne lagen, wollten wir den Podiumsplatz nicht freiwillig aufgeben, nur um dann mühsam zu versuchen ihn zurückzugewinnen." Das Mercedes-Simulationsprogramm berechnete, dass beide Autos in der letzten Runde zusammenkom-



Charles Leclerc war am Ausgang von Kurve 1 dem Alpha Tauri von Pierre Gasly auf das Hinterrad gefahren und brauchte einen neuen Frontflügel

m Weg zum Titel



Für seine Vollbremsung und den anschließenden Burnout gab es für Sieger Verstappen einen Rüffel von FIA-Rennleiter Michael Masi

RED BULL

JERRY ANDRÉ

Gasly konnte die Fahrt im Gegensatz zu Leclerc nicht fortsetzen. Sein Plattfuß hinten links riss die Aufhängung ab und demolierte den Unterboden

men, es aber nicht für eine Attacke reicht. „Die Vorhersage passte exakt. Wir waren aber froh, dass das Rennen nicht noch länger ging", gab Shovlin zu.

Wie schaffte Ferrari die Wende?

Nach der Frankreich-Pleite richtete Ferrari in Spielberg alles auf die richtige Reifenbehandlung im Rennen aus. Als in der Quali dann aber nur die Startplätze 7 und 12 raussprangen, zeigte sich die Teamleitung doch etwas enttäuscht. Doch der Fokus auf die Longrun-Pace zahlte sich am Sonntag voll aus.

Obwohl Charles Leclerc nach seinem Kontakt mit Pierre Gasly in der Startrunde einen frühen Reparaturstopp einlegen musste, kam der Monegasse auf Platz 7 hinter dem Schwesterauto ins Ziel. Als Belohnung für die grandiose Aufholjagd, bei der er neun Autos überholte, gab es von den Fans auch noch die Auszeichnung „Fahrer des Rennens".

Sainz war ebenfalls gut unterwegs. „Nach dem Wechsel auf harte Reifen ging richtig die Post ab. Leider wurden mir nach dem Boxenstopp blaue Flaggen gezeigt, um Hamilton vorbeizulassen. Der hielt mich zehn Runden auf. Bis ich mich endlich zurückrunden konnte, waren meine Reifen ruiniert. Sonst hätte ich Lando (Norris) noch geschnappt."

Von der Steigerung darf sich Ferrari aber nicht blenden lassen. In Le Castellet sind die Vorderreifen mehr gefordert, in Spielberg die hinteren Gummis, was dem SF21 entgegenkommt. Auch die warmen Temperaturen und die vergleichsweise harten Mischungen haben geholfen. „Erst in Silverstone werden wir die Antwort bekommen, ob wir die richtigen Schlüsse gezogen haben", gab Teamchef Mattia Binotto zu.

Warum fiel Daniel Ricciardo aus den Punkten?

Eigentlich hatte man bei McLaren gehofft, dass die Anpassungsprobleme von Daniel Ricciardo gelöst seien. Doch der guten Leistung in Paul Ricard folgte ein enttäuschendes Wochenende in Spielberg. Nach einem ordentlichen Trainingsfreitag ging in der Qualifikation plötzlich gar nichts mehr. Der Neuling im Team startete am Sonntag zehn Plätze hinter Teamkollege Lando Norris von Position 13 ins Rennen.

Dank einer sensationellen ersten Runde konnte Ricciardo dann aber schnell Boden gutmachen. Er hatte sich bereits auf Rang 9 nach vorne gekämpft als sein Mercedes-Motor im siebten Umlauf plötzlich die Leistung verweigerte. Innerhalb einer halben Runde verlor der Mann aus Perth vier Plätze, bevor endlich wieder die volle Power anlag.

„Das war ein Problem mit der Motorsteuerung", erklärte Teamchef Andreas Seidl. Während Ricciardo vorschnell vermutete, dass Überhitzung dabei eine Rolle spielte, wollte sein Boss lieber erst die interne Untersuchung abwarten. „Leider ist Daniel dadurch hinter einen ganzen Zug gefallen. Im Verkehr hatte er keine Chance, nach vorne zu kommen. Damit war Game over." So verlor McLaren trotz des fünften Platzes von Lando Norris vier WM-Punkte im Vergleich mit dem direkten Rivalen Ferrari.

Was ändert sich zum zweiten Spielberg-Rennen?

Wenn zweimal in Folge auf der selben Strecke gefahren wird, dann liegt die Chance auf Überraschungen nicht besonders hoch. Doch Pirelli bringt zum zweiten Teil des Doppelschlags eine Nummer weichere Reifen. Bei den geringen Abständen im Feld könnte, das für Verschiebungen sorgen. „Wir müssen ein Setup finden, das schonender mit den Hinterreifen umgeht. Dann könnte sich automatisch auch unsere Pace gegenüber Red Bull verbessern", hofft Mercedes-Ingenieur Shovlin.

Fernando Alonso befürchtet, dass die Top-Teams mehr von der Änderung profitieren: „Sie können es sich leisten, im zweiten Quali-Abschnitt mit den Mediums durchzukommen und dann auch darauf zu starten. Wir dagegen müssen die Soft-Reifen nehmen. Das wäre ein großer Nachteil im Rennen, vor allem wenn es heiß wird." Die Fans können sich also auf ein paar Boxenstopps mehr freuen. ■

Daten: Sauber

GP STEIERMARK: 8. VON 23 LÄUFEN, 27. JUNI 2021

STRECKENDATEN

Streckenlänge:	**4,318 km**
Runden:	**71**
Distanz:	**306,452 km**
Zuschauer:	**10 000**
Wetter:	**27 Grad, bewölkt**
Topspeed Qualifikation:	**320,8 km/h (Norris)**
Topspeed Rennen:	**334,7 km/h (Tsunoda)**
Gangwechsel/Runde:	**40**
Volllastanteil:	**78 % (780 m = 10,0 s)**
Pole-Position bis Kurve 1:	**246 m**
Führungswechsel:	**0**

km/h Gang
Datenblatt: Sauber

STARTAUFSTELLUNG

Pos.	Fahrer	Startnummer
1	Max Verstappen, NL Red Bull-Honda, 1.03,841 min	33
2	Lewis Hamilton, GB Mercedes, 1.04,067 min	44
3	Lando Norris, GB McLaren-Mercedes, 1.04,120 min	4
4	Sergio Pérez, MEX Red Bull-Honda, 1.04,168 min	11
5	Valtteri Bottas, FIN 1) Mercedes, 1.04,035 min	77
6	Pierre Gasly, F Alpha Tauri-Honda, 1.04,236 min	10
7	Charles Leclerc, MC Ferrari 1.04,472 min	16
8	Fernando Alonso, E Alpine-Renault, 1.04,574 min	14
9	Lance Stroll, CDN Aston Martin-Mercedes, 1.04,708 min	18
10	George Russell, GB Williams-Mercedes, 1.04,671 min	63
11	Yuki Tsunoda, JAP 2) Alpha Tauri-Honda, 1.04,514 min	22
12	Carlos Sainz, E Ferrari, 1.04,800 min	55
13	Daniel Ricciardo, AUS McLaren-Mercedes, 1.04,808 min	3
14	Sebastian Vettel, D Aston Martin-Mercedes 1.04,875 min	5
15	Antonio Giovinazzi, IT Alfa Romeo-Ferrari, 1.04,913 min	99
16	Nicholas Latifi, CDN Williams-Mercedes, 1.05,175 min	6
17	Esteban Ocon, F Alpine-Renault, 1.05,217 min	31
18	Kimi Räikkönen, FIN Alfa Romeo-Ferrari, 1.05,429 min	7
19	Mick Schumacher, D Haas-Ferrari, 1.06,041 min	47
20	Nikita Mazepin, RUS Haas-Ferrari, 1.06,192 min	9

Startnummer
1) Drei Plätze zurück wegen gefährlichen Fahrens in der Boxengasse
2) Drei Plätze zurück wegen Behinderung von Bottas im Qualifying

RENNERGEBNIS

	Fahrer	Runden	Zeit/Rückstand	Reifen 1)	Boxenstopps	Schnellste Runde
1.	Verstappen	71/71 2)	1:22.18,925 h = 223,373 km/h	m/h	1 (20,936 s)	1.08,017 min
2.	Hamilton	71	+ 35,743 s	m/h/s	2 (42,859 s)	1.07,058 min
3.	Bottas	71	+ 46,907 s	m/h	1 (21,752 s)	1.08,619 min
4.	Pérez	71	+ 47,434 s	s/h/m	2 (44,438 s)	1.07,894 min
5.	Norris	70		s/h	1 (21,692 s)	1.08,903 min
6.	Sainz	70		s	1 (21,226 s)	1.08,609 min
7.	Leclerc	70		s/h/m	2 (50,310 s)	1.08,738 min
8.	Stroll	70		s/h	1 (20.936 s)	1.09,787 min
9.	Alonso	70		s/h	1 (21,131 s)	1.09,749 min
10.	Tsunoda	70		s/h	1 (21,234 s)	1.09,650 min
11.	Räikkönen	70		h/m	1 (21,227 s)	1.09,128 min
12.	Vettel	70		m/h	1 (21,546 s)	1.09,821 min
13.	Ricciardo	70		m/h	1 (21,410 s)	1.09,305 min
14.	Ocon	70		m/h	1 (21,238 s)	1.09,576 min
15.	Giovinazzi	70		m/h	1 (21,210 s)	1.09,723 min
16.	Schumacher	69		m/h	1 (22,400 s)	1.10,005 min
17.	Latifi	68		m/s/h	2 (48,372 s)	1.10,104 min
18.	Mazepin	68		m/h	1 (22,759 s)	1.10,951 min
19.	Russell	38	Ventilpneumatik (P 18)	m/h		1.10,499 min
20.	Gasly	1	Unfall (P 20)	s		

1) Reifenfolge: us = ultrasoft, ss = supersoft, s = soft, m = medium, h = hart, R = Regenreifen, I = Intermediate; 2) Runden in Führung; 3) 10 Sekunden addiert; 4) 5 Sekunden addiert; 5) 30 Sekunden addiert. Bestwerte in Rot; S & G = Stop-and-Go-Strafe, DT = Durchfahrtsstrafe, +5/10 = Zeitstrafe in der Box

FAHRER-WM

	Fahrer	Siege	Punkte
1.	Verstappen	4*	156 Punkte
2.	Hamilton	3	138 Punkte
3.	Pérez	1	96 Punkte
4.	Norris		86 Punkte
5.	Bottas		74 Punkte
6.	Leclerc		58 Punkte
7.	Sainz		50 Punkte
8.	Gasly		37 Punkte
9.	Ricciardo		34 Punkte
10.	Vettel		30 Punkte
11.	Alonso		19 Punkte
12.	Stroll		14 Punkte
13.	Ocon		12 Punkte
14.	Tsunoda		9 Punkte
15.	Räikkönen		1 Punkt
16.	Giovinazzi		1 Punkt

* Anzahl Siege

TRAININGSDUELLE

Duell	Ergebnis
Hamilton – Bottas	5 : 3
Verstappen – Pérez	7 : 1
Ricciardo – Norris	3 : 5
Vettel – Stroll	4 : 4
Alonso – Ocon	4 : 4
Leclerc – Sainz	6 : 2
Gasly – Tsunoda	8 : 0
Räikkönen – Giovinazzi	2 : 6
Schumacher – Mazepin	7 : 1
Russell – Latifi	8 : 0

KONSTRUKTEURS-WM

	Team	Siege	Punkte
1.	Red Bull-Honda	5*	252 Punkte
2.	Mercedes	3	212 Punkte
3.	McLaren-Mercedes		120 Punkte
4.	Ferrari		108 Punkte
5.	AlphaTauri-Honda		46 Punkte
6.	Aston Martin-Mercedes		44 Punkte
7.	Alpine-Renault		31 Punkte
8.	Alfa Romeo-Ferrari		2 Punkte

GP STEIERMARK, FREIES TRAINING 1

	Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1.	Max Verstappen	Red Bull	1.05,910 min	34
2.	Pierre Gasly	Alpha Tauri	+ 0,256 s	33
3.	Lewis Hamilton	Mercedes	+ 0,422 s	32
4.	Valtteri Bottas	Mercedes	+ 0,476 s	34
5.	Yuki Tsunoda	Alpha Tauri	+ 0,487 s	36
6.	Fernando Alonso	Alpine	+ 0,609 s	36
7.	Esteban Ocon	Alpine	+ 0,641 s	35
8.	Lance Stroll	Aston Martin	+ 0,674 s	33
9.	Antonio Giovinazzi	Alfa Romeo	+ 0,704 s	29
10.	Charles Leclerc	Ferrari	+ 0,719 s	36
11.	Carlos Sainz	Ferrari	+ 0,720 s	33
12.	Daniel Ricciardo	McLaren	+ 0,759 s	38
13.	Sergio Pérez	Red Bull	+ 0,786 s	33
14.	Sebastian Vettel	Aston Martin	+ 0,798 s	32
15.	George Russell	Williams	+ 0,938 s	32
16.	Lando Norris	McLaren	+ 0,951 s	35
17.	Nicholas Latifi	Williams	+ 1,270 s	31
18.	Mick Schumacher	Haas	+ 1,563 s	30
19.	Robert Kubica	Alfa Romeo	+ 1,913 s	30
20.	Nikita Mazepin	Haas	+ 2,171 s	31

GP STEIERMARK, FREIES TRAINING 2

	Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1.	Max Verstappen	Red Bull	1.05,412 min	37
2.	Daniel Ricciardo	McLaren	+ 0,336 s	35
3.	Esteban Ocon	Alpine	+ 0,378 s	35
4.	Lewis Hamilton	Mercedes	+ 0,384 s	35
5.	Fernando Alonso	Alpine	+ 0,415 s	39
6.	Sebastian Vettel	Aston Martin	+ 0,522 s	38
7.	Lando Norris	McLaren	+ 0,582 s	39
8.	Lance Stroll	Aston Martin	+ 0,667 s	36
9.	Sergio Pérez	Red Bull	+ 0,677 s	36
10.	Antonio Giovinazzi	Alfa Romeo	+ 0,733 s	37
11.	Carlos Sainz	Ferrari	+ 0,735 s	39
12.	Valtteri Bottas	Mercedes	+ 0,839 s	32
13.	Charles Leclerc	Ferrari	+ 0,858 s	39
14.	Kimi Räikkönen	Alfa Romeo	+ 0,885 s	41
15.	Yuki Tsunoda	Alpha Tauri	+ 1,039 s	39
16.	George Russell	Williams	+ 1,216 s	39
17.	Mick Schumacher	Haas	+ 1,474 s	29
18.	Nikita Mazepin	Haas	+ 1,992 s	30
19.	Nicholas Latifi	Williams	+ 2,257 s	32
20.	Pierre Gasly	Alpha Tauri	keine Zeit	0

GP STEIERMARK, FREIES TRAINING 3

	Fahrer	Team	Zeit / Rückstand	Runden
1.	Lewis Hamilton	Mercedes	1.04,369 min	19
2.	Max Verstappen	Red Bull	+ 0,204 s	16
3.	Valtteri Bottas	Mercedes	+ 0,463 s	25
4.	Sergio Pérez	Red Bull	+ 0,657 s	21
5.	Yuki Tsunoda	Alpha Tauri	+ 0,781 s	23
6.	Pierre Gasly	Alpha Tauri	+ 0,929 s	22
7.	Charles Leclerc	Ferrari	+ 0,971 s	21
8.	Fernando Alonso	Alpine	+ 1,031 s	24
9.	Lance Stroll	Aston Martin	+ 1,076 s	18
10.	Sebastian Vettel	Aston Martin	+ 1,123 s	20
11.	Antonio Giovinazzi	Alfa Romeo	+ 1,187 s	24
12.	Esteban Ocon	Alpine	+ 1,307 s	22
13.	Carlos Sainz	Ferrari	+ 1,329 s	22
14.	George Russell	Williams	+ 1,494 s	23
15.	Kimi Räikkönen	Alfa Romeo	+ 1,573 s	25
16.	Mick Schumacher	Haas	+ 1,623 s	24
17.	Daniel Ricciardo	McLaren	+ 1,747 s	20
18.	Nicholas Latifi	Williams	+ 1,750 s	22
19.	Lando Norris	McLaren	+ 2,285 s	19
20.	Nikita Mazepin	Haas	+ 2,323 s	22

STATISTIK DES WOCHENENDES



Red Bull hat in Spielberg den vierten Sieg in Serie gefeiert. Das schaffte der britisch-österreichische Rennstall seit 2013 nicht mehr. Vier Rennen ohne Sieg – das gab es für Mercedes seit Einführung der Hybrid-V6-Motoren im Jahr 2014 noch gar nicht. Und auch für Lewis Hamilton ist die aktuelle Niederlagenserie ungewohnt. In einer Saison vier Mal in Folge nicht ganz oben auf dem Podium – so eine Serie durchlebte der Weltmeister zuletzt 2016, als sein Teamkollege noch Nico Rosberg hieß. Weil Hamilton kurz vor Schluss noch einmal an die Box abbog, um sich den Bonuspunkt für die schnellste Runde zu schnappen, betrug der Vorsprung von Max Verstappen im Ziel satte 35,743 Sekunden. So einen klaren Sieger gab es seit dem China-Grand-Prix 2016 nicht mehr, als Rosberg mit 37,776 Sekunden Vorsprung gewann.

ZITAT DES RENNENS

„Pierre hat versucht, den Windschatten von Autos schräg vor ihm zu bekommen. Er ist nach links gezogen, während ich mich hinter ihm einreihen wollte. Das hat uns beide überrascht. Dann krachte es.“

Charles Leclerc, Ferrari



RED BULL

Heimspiel-Party in Spielberg. So erfolgreich war Red Bull lange nicht

FAHRERNOTEN


09/10 Ø 8,38
Lewis Hamilton
Mercedes AMG F1

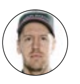

08/10 Ø 6,88
Valtteri Bottas
Mercedes AMG F1


10/10 Ø 9,38
Max Verstappen
Red Bull Racing


08/10 Ø 7,63
Sergio Pérez
Red Bull Racing


10/10 Ø 8,50
Lando Norris
McLaren

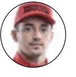

04/10 Ø 6,25
Daniel Ricciardo
McLaren

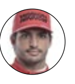

06/10 Ø 6,75
Sebastian Vettel
Aston Martin


09/10 Ø 6,88
Lance Stroll
Aston Martin


09/10 Ø 7,25
Fernando Alonso
Alpine F1


04/10 Ø 6,75
Esteban Ocon
Alpine F1


09/10 Ø 8,25
Charles Leclerc
Scuderia Ferrari


08/10 Ø 7,38
Carlos Sainz
Scuderia Ferrari


07/10 Ø 7,88
Pierre Gasly
Scuderia Alpha Tauri


07/10 Ø 5,63
Yuki Tsunoda
Scuderia Alpha Tauri


06/10 Ø 6,00
Kimi Räikkönen
Alfa Romeo Racing


06/10 Ø 6,38
Antonio Giovinazzi
Alfa Romeo Racing


07/10 Ø 6,63
Mick Schumacher
Haas F1 Team


06/10 Ø 4,88
Nikita Mazepin
Haas F1 Team


09/10 Ø 7,50
George Russell
Williams


06/10 Ø 5,38
Nicholas Latifi
Williams



Die neue Macht

Red Bull kann zum ersten Mal seit 2013 wieder Weltmeister werden. Das Team ist jetzt in allen Disziplinen so stark, dass Mercedes dem WM-Gegner gar nicht genug Prügel in den Weg werfen kann.

Von: **Michael Schmidt**

Darauf hat die Formel 1 acht Jahre lang gewartet. Mercedes hat einen wehrhaften Gegner. Red Bull brennt nicht nur hin und wieder ein Feuerwerk ab, sondern war in allen acht Rennen siegfähig. Mercedes hatte dafür einen Aussetzer in Monte Carlo. Nach Siegen steht es 5:3 für den Herausforderer. Noch nie in der Hybrid-Ära hat Mercedes vier Rennen in Folge verloren.

Zum ersten Mal hat man das Gefühl, dass dieses Duell bis zum Saisonfinale gehen könnte. Nicht wie 2017 und 2018, wo Ferrari bis zur Sommerpause mithielt, dann aber einbrach. Ferrari konnte in diesen beiden Jahren nur einen Joker ausspielen. Das war die überlegene Motorleistung. Im Rückblick wissen wir, dass das ab 2018 nicht mehr mit rechten Dingen zugegangen ist.

Das Paket Red Bull-Honda ist ausgeglichener, als es der Ferrari je war. Das Technikbüro um Adrian Newey hat mit dem RB16B die Regeländerungen am besten interpretiert. Es war aus heutiger Sicht gut, dass die Ingenieure das Vorjahresauto bis spät in die Saison entwickelt haben, obwohl der Titel längst an Mercedes vergeben war. So hat man viel über ein Auto gelernt, das in seinen Grundzügen übernommen werden musste.

Es zahlte sich aus, einen Prototypen des 2021er-Unterbodens im letzten Jahr bereits zwei Mal in Portimão und Abu Dhabi auf der Strecke getestet zu haben. Damit hatte man eine Grundlage für die Kalibrierung des Windkanals. Hilfreich war auch, dass die Regeländerungen an Unterboden, Diffusor und Bremsbelüftungen dem Fahrzeugkonzept von Red Bull nicht geschadet haben. Ob es ein Nutzen war, müsste noch bewiesen werden. „Dafür bräuchte man einen echten Vergleichstest zwischen einem Auto mit viel und wenig Anstellung“, meint Teamchef Christian Horner.

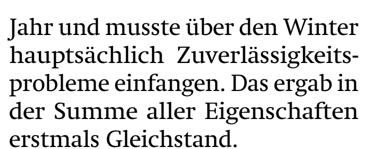
> „Im Augenblick sind wir die Jäger. Das Pendel kann in beide Richtungen schwingen. Am Ende entscheidet, wer am wenigsten Fehler macht.“
>
> Toto Wolff

Mercedes dagegen ist überzeugt, dass Autos, die im Heck tief stehen, mehr gelitten haben. Weil der Boden dort, wo die Regeln einen Ausschnitt verlangen, näher zur Straße liegt. Das erzeugt Luftverwirbelungen, die nicht mehr so gut aufgefangen werden können, weil Leitbleche im Diffusor und an den Bremsbelüftungen gekürzt wurden. „Wir sind bei der Suche nach Abtrieb bei einem bestimmten Punkt angestanden. Die Entwicklungskurve über den Winter war noch nie so flach“, heißt es bei Mercedes.

Mehr Power für Honda

Gleichzeitig hat der Abonnement-Weltmeister auf seinem Hoheitsgebiet an Boden verloren. Honda baute über den Winter eine komplett neue Antriebseinheit, die alles besser kann als der bereits ganz ordentliche Vorgänger. Mercedes machte den großen Leistungssprung schon im letzten




Ohne den Reifenplatzer von Baku hätte Verstappen in Spielberg wohl schon sein viertes Rennen in Folge gewonnen

RED BULL

Jahr und musste über den Winter hauptsächlich Zuverlässigkeitsprobleme einfangen. Das ergab in der Summe aller Eigenschaften erstmals Gleichstand.

In Baku brachte Mercedes seinen zweiten Motor. Honda zog in Paul Ricard nach. Seitdem hat Honda nach Mercedes-Messungen plötzlich zehn Kilowatt mehr auf der Uhr. Trotz Entwicklungsstopp dürfen Verbesserungen im Dienste der Zuverlässigkeit vorgenommen werden. Je mehr Absicherung, desto mehr Power kann ein Motorhersteller freigeben. Nur noch beim Rekuperieren durch die MGU-H soll Mercedes einen Vorteil haben.

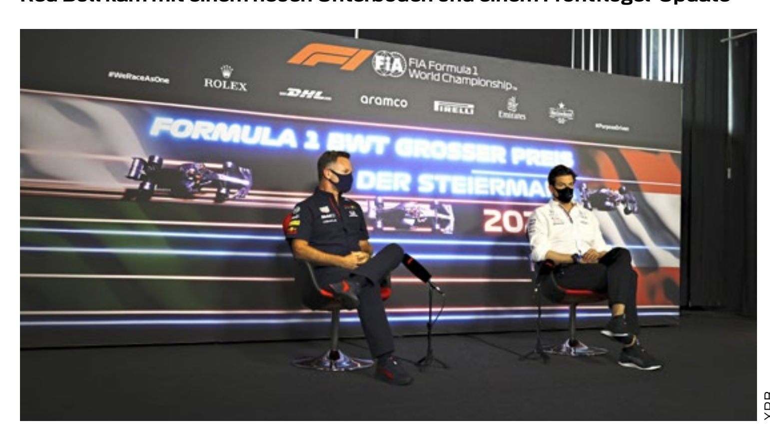
Während Mercedes die Entwicklung am 2021er-Auto schon vor dem GP Aserbaidschan einstellte und nur noch ein paar Kleinteile in der Produktionsschleife hat, schlug Red Bull beim Heimspiel mit neuen Frontflügeln und modifiziertem Diffusor auf. Max Verstappen nahm Lewis Hamilton im Schnitt 0,25 Sekunden pro Runde ab. Das meiste davon auf den Geraden. Hamilton fordert jetzt Upgrades, wird sie aber nicht bekommen. „Wenn wir das aktuelle Auto noch einmal in den Windkanal stellen, würden wir ein Zehntel finden. Da holen wir mehr für das 2022er-Auto heraus", erzählt Toto Wolff. Fazit: „Wir müssen mit dem leben, was wir haben, und das Beste daraus machen."

Das Kopf-an-Kopf-Rennen wird nicht mehr nur auf der Strecke ausgetragen. Man kann den Gegner auch durch geschickte Politik schwächen. Mercedes setzt bei den Stärken des Widersachers an, analysiert sie und versucht ein Haar in der Suppe zu finden. Dann bittet man die FIA in diesem Punkt um Klarstellung und hofft darauf, dass der Verband mit einer Technischen Direktive reagiert. So wollte man Red Bull den biegsamen Heckflügel stutzen, mögliche Reifendruck-Tricksereien unterbinden und den schnellsten Boxenstopps der Welt etwas von ihrer Wucht nehmen. Die FIA antwortete in allen drei Punkten prompt mit einer Verschärfung der Regeln. Mercedes scheint bereits ein neues Fass aufzumachen. Man wundert sich, wie Honda mit einen Zuverlässigkeits-Upgrade knapp 14 PS Leistung gutmachen konnte.



JERRY ANDRÉ

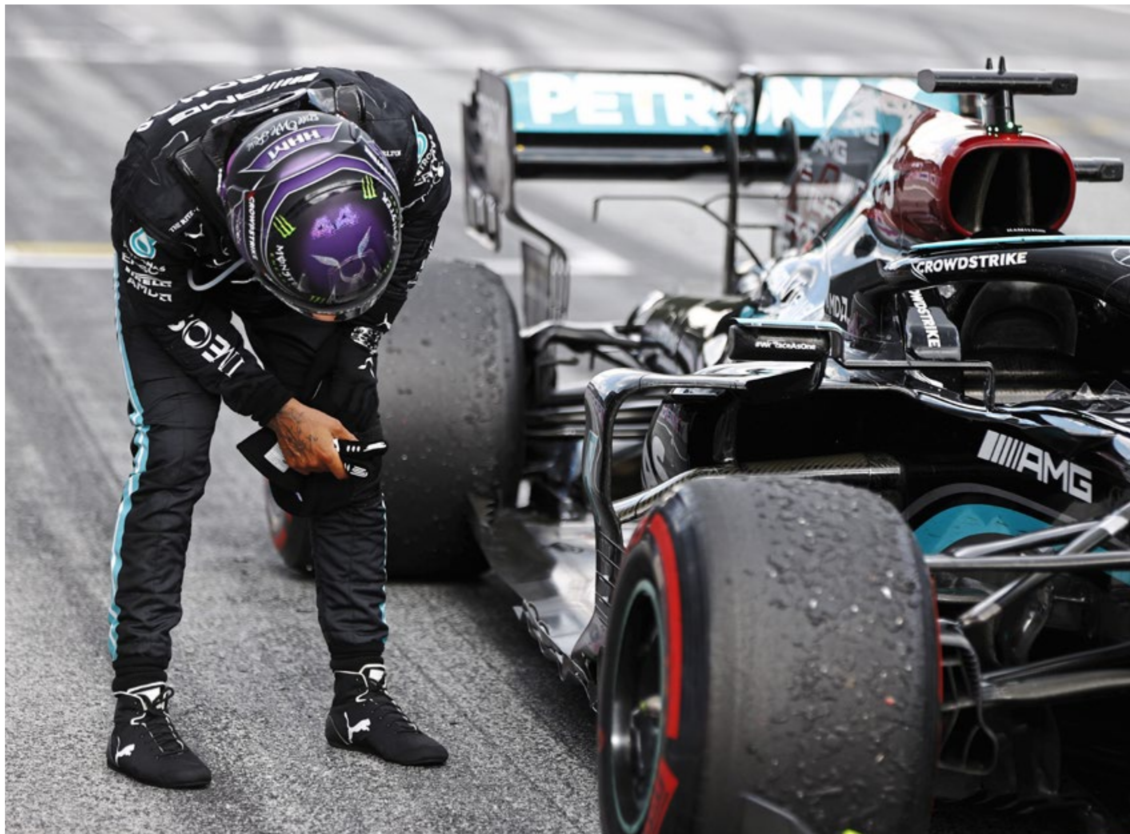
Red Bull kam mit einem neuen Unterboden und einem Frontflügel-Update



XPB

Mercedes versucht Red Bull auch neben der Strecke einzubremsen

Red Bull versucht im Gegenzug verzweifelt, die FIA darauf hinzuweisen, dass sich der Mercedes-Frontflügel zu stark verbiegt. Eine Reaktion blieb bis jetzt aus. „Kein Handlungsbedarf", heißt es bei der Regulierungsbehörde. Bis jetzt haben all die Direktiven nichts am Kräfteverhältnis geändert. Red Bull kann immer noch Rennen gewinnen. Weil man nicht mehr von einem oder zwei überragenden Parametern abhängig ist. Das ist der Ansatz, mit dem Mercedes in den letzten sieben Jahren alles gewonnen hat. Red Bull hat mit dem RB16B ein Paket auf die Räder gestellt, das ein besserer Mercedes werden könnte. ■



MOTORSPORT IMAGES

Lewis Hamilton sucht nach Technik-Upgrades. Die kommen aber nicht mehr

AUS DEM FAHRERLAGER

VETTEL HILFT SCHUMI

Wenn sich zwei Deutsche im Parc fermé treffen. Mick Schumacher saß in Le Castellet noch im Auto, da kam Sebastian Vettel dazu und beugte sich in das Haas-Cockpit. Daraus entstand eine lebhafte Unterhaltung der beiden Deutschen. Schumacher hat vier Tage später verraten, um was es dabei ging. „Ich sitze immer noch etwas schräg im Auto, weil ich zu lang bin. Deshalb habe ich Seb um Rat gefragt, was ich tun kann, um das Problem zu lösen." Und was hat Vettel geraten? „Mach den Sitz kaputt. Dann kriegst du schnell einen neuen."

COVID-QUOTE 23 VON 38 354

Die Formel 1 hat in den ersten sieben Rennen 38 354 Covid-Tests durchgeführt. Insgesamt 23 fielen in dieser Saison positiv aus. Zuletzt zwei in Frankreich bei 4994 Tests.

CLUB DER HEIMATLOSEN

Corona macht manche Rennfahrer zu Heimatlosen. Daniel Ricciardo gab zu: „Ich habe jetzt 13 Monate lang Australien nicht mehr gesehen." Die strengen Quarantäne-Regeln halten den Mann aus Perth davon ab, in die Heimat zurückzufliegen.

DAYTONA-SIEGER FEHLT

Fernando Alonsos privates Museum ist fast komplett. „Mir fehlen noch ein paar Helme meiner Kollegen. Aber das werde ich dieses Jahr noch erledigen. Das einzige Auto, das ich noch nicht bei mir in der Sammlung habe, ist mein Siegerwagen von Daytona. Der soll am Ende des Jahres kommen." Es handelt sich dabei um einen Cadillac DPI.



NICHOLAS LATIFI

Alonso ertauscht sich F1-Helme

HAMILTONS SORGEN

Der GP England wird auf Beschluss der britischen Regierung vor vollem Haus stattfinden. Trotzdem ist Lewis Hamilton geteilter Meinung: „Es ist natürlich toll, wenn die besten Fans der Welt wieder auf die Tribünen dürfen. Doch leider gehen die Infektionszahlen in England wieder durch die Decke. Ich sorge mich um die Gesundheit der Leute." George Russell sieht das volle Haus in Silverstone weniger dramatisch als Hamilton: „Es dürfen ja nur geimpfte und getestete Personen rein. Außerdem passt das Wembley-Stadion 50 Mal in das Gelände von Silverstone. Da begegnen sich die Leute weniger als im Fußballstadion."

GP RUSSLAND ZIEHT UM

Der Grand Prix von Russland wird ab 2023 nicht mehr auf dem Olympia-Gelände in Sotschi stattfinden, sondern auf dem Igora Drive vor den Toren von Sankt Petersburg. Die Veranstalter wären gerne schon 2022 umgezogen, doch die Doping-Sanktionen verbieten internationale Sportevents in Russland. In Sotschi darf nur gefahren werden, weil es sich noch um alte Verträge handelt.

WOLFF MISTET AUS

Toto Wolff lässt drei seiner Privatautos über einen britischen Händler verkaufen. Es handelt sich um einen Ferrari La Ferrari, einen Ferrari Enzo und einen Mercedes SL65 AMG Black Series. „Es sieht nach außen einfach nicht besonders gut aus, wenn ich in einem Ferrari sitze", erklärte Wolff. „Ich bin diese Autos schon lange nicht mehr gefahren. Ich wechsle jetzt komplett auf Elektro-Modelle von Mercedes."



TOM HARTLEY JNR

Toto Wolff trennt sich von Ferraris

KOMMENTAR

Jede Woche eine neue Technische Direktive. Vorgestern die biegsamen Heckflügel, gestern die Tricksereien mit dem Reifendruck und heute zu viele automatische Abläufe bei den Boxenstopps. In allen drei Fällen stand Red Bull im Visier. Red Bull ist überzeugt, dass jedes Mal Mercedes den Anstoß zu den Klarstellungen gab. Weil sie Red Bull auf Gebieten treffen sollen, auf denen der Herausforderer derzeit einen Vorteil hat. Beim Topspeed, beim Reifenmanagement und bei den Boxenstopps. Die Direktiven sind komplizierter als die Regeln selbst, deren Einhaltung sie sicherstellen sollen. Über die Heckflügel wurden drei Seiten verfasst, über die Reifendrücke 18 und über die Boxenstopps fünf. Das liegt in allen Fällen daran, dass die Regeln zu viele Schlupflöcher offen lassen. Und die muss die FIA dann wieder zumauern. Die Klarstellungen bürden den Technikkommissaren noch mehr Arbeit auf, weil die Prüfprotokolle umfangreicher und die Tests komplizierter werden. Die FIA hat aber viel zu wenig Mitarbeiter, um hochkomplexe Autos und Prozesse immer und überall zu überwachen. Deshalb wirft so manche Direktive mehr Fragen auf, als dass sie Klarheit bringt. Ein Beispiel: Bei den Boxenstopps wird jetzt verlangt, dass zwischen dem Festziehen der Radmuttern und der manuellen Bestätigung am Schlagschrauber 0,15 sowie zwischen dem Ablassen des Autos und dem Grünlicht 0,2 Sekunden liegen müssen. Wer will das bei 30 Boxenstopps überprüfen? Das geht nur nach dem Rennen mithilfe der Überkopfkameras der Teams. Will die FIA dann nachträglich Fahrer disqualifizieren? Die Maßnahme soll mehr Sicherheit schaffen. Doch kein Team geht ein überhöhtes Risiko ein, denn ein loses Rad ist schon die Höchststrafe. Wenn man die Boxenstopps übersichtlicher und spektakulärer machen will, muss man wie bei den IndyCars die Anzahl Mechaniker am Auto begrenzen. Aber auch da geht mal ein Rad verloren, wie man zuletzt bei Graham Rahal beim Indy 500 gesehen hat. ■



RED BULL

Red Bull muss sich künftig bei den Boxenstopps etwas mehr Zeit lassen



Michael Schmidt
Redakteur

Wie macht man Reifenwechsel sicher? Schreiben Sie uns an:
msa-lesertribuene@motorpresse.de

Formel 1

Mercedes löst Rätsel

Mercedes hat in seiner Renn-Analyse herausgefunden, was beim GP Frankreich schiefgelaufen ist. Lewis Hamilton ist nicht ganz unschuldig daran, dass Max Verstappens Undercut funktionierte.

Von: **Michael Schmidt**

Es ist die Art Fehler, die sich erst im Rückblick als Fehler herausstellt. Mercedes hat die Niederlage beim GP Frankreich genau analysiert und festgestellt, warum Lewis Hamilton trotz 3,1 Sekunden Vorsprung gegen den Undercut von Max Verstappen verlor. 2,4 Sekunden blieben auf der Strecke liegen, sieben Zehntel trotz besserem Reifenwechsel in der Boxengasse. Hamilton war in Runde 18 in den Kurven 14 und 15 zu langsam, in Runde 19 in den Kurven 1 und 2, dazu im unlimitierten Teil der Boxeneinfahrt.

Der Zeitverlust in der Boxengasse betrifft zu gleichen Teilen die Anfahrt in die Parkposition und das Beschleunigen. Da Mercedes die erste Box hatte, mussten die Fahrer einen weiten Bogen fahren. Beim Losfahren hatte der Mercedes zu viel Schlupf.

Valtteri Bottas probierte im Spielberg-Training, ob sich nach dem Reifenwechsel im zweiten Gang schneller anfahren lässt. Dabei drehte sich der Finne allerdings in der Boxengasse und kassierte prompt eine Startplatzstrafe (+3) für das Rennen. ■


MOTORSPORT IMAGES

Bottas probierte schneller aus den Boxen zu fahren – und drehte sich prompt

Formel 1

Pirelli ändert Reifen

Pirelli wird beim zweiten Österreich-Grand-Prix trotz der strengeren Luftdruck-Überwachung eine weitere neue Reifenkonstruktion testen. Das klingt wie ein Schuldeingeständnis.

Von: **Michael Schmidt**

Die Reifenschäden von Baku treiben Pirelli weiter um. In einer ersten Reaktion verlangte Pirelli von der FIA strengere Regeln für das Einhalten der vorgeschriebenen Reifendrücke. Sämtliche Tricks wie das Überheizen der Reifen, das frühe Abnehmen der Heizdecken vor dem Fahren oder das Anfeuchten des Gases im Reifen sollten verhindert werden. Beim GP Steiermark schärfte die FIA die Bestimmungen noch einmal nach.

Das reichte Pirelli jedoch nicht. Um ganz auf der sicheren Seite zu sein, erhöhten die Italiener die Startdrücke der Hinterreifen um zwei PSI gegenüber den ursprünglichen Werten. In Spielberg unterrichtete Pirelli die Teams, dass sie zur Lösung des Problems eine weitere neue Konstruktion der Hinterreifen testen wollen. Und zwar schon beim zweiten Österreich-GP. Jeder Fahrer bekommt zwei Garnituren. Wenn der Test erfolgreich verläuft, werden die neuen Reifen ab dem GP England eingesetzt. „Wir hatten diese Idee schon in der Schublade. Es ist eine Absicherung, solange wir keinen einheitlichen Luftdruck-Sensor haben", erklärte Sportchef Mario Isola. Es ist aber auch ein Schuldeingeständnis für die Schäden in Baku. Die 2021er Konstruktion war offenbar nicht gut genug. Die Eile macht stutzig, man hätte mit dem Einsatz auch bis zur Sommerpause warten können. Doch offenbar hat Pirelli Angst vor Silverstone. Dort wartet die nächste große Belastungsprobe auf die Reifen. ■



MOTORSPORT IMAGES

Ein neuer Reifentyp mitten in der Saison birgt immer auch Konfliktpotenzial

NACHRICHTEN

NEUE BOXENSTOPP-REGEL
Obwohl es zuletzt keine Probleme mit lockeren Rädern gab, hat die FIA in einer Technischen Direktive die Abläufe bei den Boxenstopps strenger reglementiert. Die Wagenheber dürfen nun erst betätigt werden, wenn alle Mechaniker an den Schlagschraubern den Freigabe-Knopf betätigt haben. Zwischen Ablassen und Wegfahren müssen zwei Zehntel liegen. Das kostet in Summe 0,35 Sekunden.

HONDA FINDET ZEHN KW
GPS-Analysen haben ergeben, dass Honda mit seiner zweiten Antriebseinheit Mercedes überholt hat. Der Leistungsgewinn beträgt zehn Kilowatt. Das sind 13,6 PS. Möglich wurde der Schritt durch die Verbesserung der Zuverlässigkeit. Honda kann jetzt mehr Leistung freigeben.

SORGE UM KUPPLUNG
Aston Martin, McLaren und Alpine liegen mit der FIA im Streit um eine Regel, die bei den Sprintrennen in Kraft tritt. Da beginnt der Parc Fermé bereits am Freitagabend, man hat also keine Möglichkeit mehr, die Kupplung nachzujustieren. „Das müssen wir aber mindestens ein Mal pro Wochenende machen, damit die Kupplung hält. Es gibt zwar ein neues Modell, aber nicht in ausreichender Menge", heißt es bei Aston Martin.

TÜRKEI WIEDER DRIN
Der GP Türkei im Istanbul Park ist wieder im Kalender. Er ersetzt das abgesagte Rennen in Singapur vom 1. bis zum 3. Oktober. Die Türkei sollte eigentlich für den GP Kanada einstehen, musste aber zurücktreten, da verschiedene europäische Länder die Türkei wegen hoher Infektionszahlen auf die rote Liste gesetzt hatten.

ASTON RÜSTET AUF
Aston Martin verstärkt sein Technikbüro. Neuer Technikchef wird Red-Bull-Chef-Aerodynamiker Dan Fallows.



Ein Zug mit 20 Rädern: Villeneuve führt vor Laffite, Watson, Reutemann und de Angelis

MOTORSPORT IMAGES

GP Spanien 1981

Vier gegen einen

Es war das Meisterstück von Gilles Villeneuve. Der Kanadier gewann eine Verteidigungsschlacht, die über 60 Runden ging. Immer mehr Autos stauten sich im Heck des Ferrari. Aber keiner kam vorbei.

Von: **Michael Schmidt**

Renault war der Turbopionier, Ferrari sein erster Nachahmer. In der Saison 1981 tauschte Ferrari seinen Zwölfzylinder gegen einen V6-Turbo aus. Der Motor war stark, aber anfällig, das Chassis Mittelmaß. Gilles Villeneuve und Didier Pironi hatten eigentlich kein Auto, mit dem man Rennen gewinnen konnte. Und doch passierte es. Ausgerechnet in Monte Carlo, wo der Turbomotor völlig ungeeignet war. Villeneuve gewann mit Glück. Alle schnelleren Kollegen landeten in den Leitplanken oder stoppten mit technischen Problemen. Ausgerechnet sein Ferrari hielt durch.

Drei Wochen später traf sich die Formel 1 in Jarama. Eine Art Monte Carlo ohne Häuser. 15 Kurven auf nur 3,404 Kilometern. Durchschnittsgeschwindigkeiten knapp über 160 km/h. Nur ein Platz zum Überholen: die 895 Meter lange Zielgerade. Wieder keine Rennstrecke für die Turbos. Villeneuve und Pironi starteten nur von den Plätzen 7 und 13. Mit 1,2 Sekunden Rückstand auf den Trainingsschnellsten Jacques Laffite im Ligier-Matra.

Die geerbte Führung

Es wurde ein Rennen, das in die Geschichte einging und dem Mythos Villeneuve die Krone aufsetzte. Jarama erlebte eine der größten Verteidigungsschlachten der Formel 1. Gilles Villeneuve erbte nach 13 Runden die Führung, weil sich Alan Jones in ein Kiesbett eingegraben hatte und dort nur mühsam wieder rauskam. Der Australier hatte schon mit zehn Sekunden Vorsprung geführt. Villeneuve sah zunächst nur Carlos Reutemann im zweiten Williams im Rückspiegel. Doch je länger das Rennen dauerte, je mehr Mitfavoriten von der Strecke segelten, umso mehr rückte ein zweiter Ferrari-Sieg in Folge in den Bereich des Möglichen.

Doch dazu musste Villeneuve erst einmal seine Führung verteidigen. Er hatte nur zwei Trümpfe in der Hand. Die Turbo-Power auf der Geraden und einen Ferrari 126CK, der gut auf der Bremse lag. In den Kurven fuhren die Verfolger Kreise um den behäbigen Ferrari. Zuerst biss sich nur Reutemann an Villeneuve die Zähne aus. Doch die Schlange hinter dem roten Auto an der Spitze wurde immer länger. Die letzten 25 Runden schleppte der Ferrari-Pilot einen Viererzug hin-

ZAHL DES RENNENS

1,24

Sekunden trennten die ersten fünf Piloten. Solche Ergebnisse gab es eigentlich nur nach Windschattenschlachten in Monza. Für Jarama war es eher ungewöhnlich.

ter sich her. Jacques Laffite, John Watson, Carlos Reutemann und Elio de Angelis kreisten hinter Schrittmacher Villeneuve wie ein 20-rädriges Auto um den Kurs.

Im Verfolgerfeld wechselten die Positionen. Zuerst war Carlos Reutemann Zweiter, dann Jacques Laffite. John Watsons Vorwärtsdrang endete hinter dem Ligier-Matra. Die Lokomotive blieb immer die gleiche. Villeneuve war der Langsamste des Quintetts, so langsam, dass de Angelis sogar einen 30-Sekunden-Rückstand wettmachen und aufschließen konnte. Die letzten zwei Runden fuhr der 31-jährige Kanadier mit Zündaussetzern. Nicht nur 38 Grad im Schatten laugten den Sieger in dem Kurvenlabyrinth aus. „Auch der psychische Druck, keinen Fehler machen zu dürfen.“

Laffites Absturz beim Start

Am meisten ärgerte sich Laffite. Der Franzose fuhr in Jarama immer wie aufgedreht. Seine Pole-Position zeigte, dass sein Ligier JS17-Matra nach vielen Kinderkrankheiten das Laufen gelernt hatte. Laffite sollte später sogar noch einer der Titelkandidaten werden. Er verlor das Rennen beim Start. Die Kupplung wurde zu heiß. Der Trainingsschnellste stürzte auf den elften Platz ab und musste sich erst mühsam nach vorne arbeiten. Auf seinem Weg dorthin überholte er sieben Autos. „Bei einem normalen Start hätte ich haushoch gewonnen.“

Während die fünf Autos an der Spitze mit nur 1.24 Sekunden Abstand über die Ziellinie spurteten, lag Nigel Mansell als Sechster 28 Sekunden zurück, immerhin hatte Lotus mit ihm und de Angelis zwei Autos in die Punkteränge gebracht. Der britische Rennstall begann sich langsam von seinem Schock zu erholen, dass die FIA das Doppelchassis, Colin Chapmans vermeintliche Wunderwaffe, auf Eis gelegt hatte.

Abgesang für Jarama

Für Jarama war es der neunte und letzte Auftritt im Rahmen der Formel-1-WM. Bernie Ecclestone strafte die Spanier für ihr organisiertes Chaos ab. Das Wochenende begann mit einem Fahrerstreik, weil am ersten Trainingstag der Rettungshubschrauber fehlte und die Reifenstapel nicht an der richtigen Stelle lagen. Ein böser Trainingscrash von Beppe Gabbiani erinnerte die Fahrer daran, dass Jarama trotz der niedrigen Durchschnittsgeschwindigkeiten eine gefährliche Strecke war.

Dann wurde ATS-Neuzugang Slim Borgudd ausgeladen und der Spanier Emilio de Villota in einem privaten Williams eingeladen. Die Team-Vereinigung pochte auf Startgarantien. Erst als die FIA mit Entzug des WM-Status drohte, ließen die Spanier von ihrem Plan ab. ■

RENNERGEBNIS

	Fahrer	Team	Runden	Zeit
1.	Gilles Villeneuve	Ferrari	80 Runden	1:46.35,01 h = 153,300 km/h
2.	Jacques Laffite	Ligier-Matra	80 Runden	1:46.35,23 h + 0,220 s
3.	John Watson	McLaren-Cosworth	80 Runden	1:46.35,59 h + 0,580 s
4.	Carlos Reutemann	Williams-Cosworth	80 Runden	1:46.36,02 h + 1,010 s
5.	Elio de Angelis	Lotus-Cosworth	80 Runden	1:46.36,25 h + 1,240 s
6.	Nigel Mansell	Lotus-Cosworth	80 Runden	1:47.03,59 h + 28,580 s

Schnellste Runde: Alan Jones (Williams-Cosworth), 1.17,818 min = 153,220 km/h

DAS RENNEN

GP Spanien 1981, 21. Juni 1981, Jarama

Wetter:	38 ° C, sonnig
Distanz:	80 Runden à 3,404 km = 272,320 Kilometer
Nennungen:	31
Gestartet:	24
Gewertet:	16
Führungswechsel:	1
Pole-Position:	Jacques Laffite (Ligier-Matra), 1.13,754 min = 161,662 km/h



MOTORSPORT IMAGES

Gefallener Favorit: Williams fährt nur mit drei Punkten heim


MOTORSPORT IMAGES

Champions im Aus: Andretti crasht mit Piquet, Prost rutscht ins Kiesbett



MOTORSPORT IMAGES

Jarama-Spezialist: Laffite stellte den Ligier-Matra auf die Pole-Position


MOTORSPORT IMAGES

Der König und seine Belagerer: Villeneuve, Laffite (links), Watson (rechts)

Jugend forsch



BR FOTO

Max Hesse, Dan Harper und Neil Verhagen feierten den ersten NLS-Gesamtsieg

Freud und Leid liegen manchmal sehr nah beieinander. Das merkte BMW beim vierten NLS-Lauf. Das Debüt des neuen M4 GT3 floppte, dafür holten Dan Harper, Max Hesse und Neil Verhagen den ersten Sieg für das BMW Junior-Team. Das Podium komplettierten der Phoenix-Audi und der Konrad-Lamborghini.

Von: **Bianca Leppert**

Der vierte Lauf zur Nürburgring Langstrecken-Meisterschaft stand ganz im Zeichen neuer Rekorde. Den Anfang machte im Qualifying Patric Niederhauser, der mit einer Rundenzeit von 7.52,374 Minuten die Bestmarke von Christian Krognes im Walkenhorst-BMW unterbieten konnte und so seinem Team Lionspeed by Car Collection einen neuen Superlativ sicherte. Wohlgemerkt bei einer unveränderten Balance of Performance seit dem 24h-Rennen Nürburgring. Der zweite Rekord kam wiederum von BMW. Mit dem Junior-Team stellte man die jüngsten Gesamtsieger aller Zeiten. Das Trio Dan Harper (20), Max Hesse (19) und Neil Verhagen (20) bringt es auf ein Durchschnittsalter von 19,6 Jahren.

Für aufmerksame Beobachter kam der Sieg der Rookies alles andere als überraschend. Die drei verbringen ihre komplette Zeit am Nürburgring, teilen sich als Wohngemeinschaft ein Haus vor Ort und ließen schon mit guten Leistungen in den bisherigen Rennen und beim 24h-Rennen aufhorchen. „Wir wurden nun für die harte Arbeit gemeinsam belohnt“, sagte Hesse. „Wir fühlen uns immer wohler und wachsen auch mit dem Team enger zusammen.“ Für das BMW Team RMG ist es genauso wie für die Junioren die erste GT3-Saison auf der Nordschleife.

Top-Favoriten mit Strafen

Der Triumph war aber alles andere als eine Spazierfahrt – auch wenn die großen Werke dieses Mal fehlten. Unter anderem kassierten die Rookies eine Durchfahrtsstrafe wegen einer Kollision von Verhagen mit Nico Menzel im Huber-Porsche. „Für mich war das ein Rennunfall“, so Verhagen. „Aber die Rennkommissare haben das anders gesehen.“ Die Strafe musste Teamkollege Hesse absolvieren und sich danach wieder mühsam nach vorne kämpfen. Noch bis zur letzten Sekunde zitterte das Trio, weil Schlussfahrer Dan Harper bei einem Ausritt durch die Wiese wegen Ausweichen im Verkehr eine halbe Stunde vor Rennende den Kühlergrill mit Gras geschmückt hatte. „Da ging mein Herzschlag nach oben“, sagte Harper. „Ich hatte Verkehr und wollte am Galgenkopf vorbei. Aber der Platz ging aus.“ Für die Teamkollegen an der Box war der Schreckmoment nicht minder aufregend. „Wir haben uns schon ein bisschen Sorgen gemacht“, so Hesse. Harper reagierte und nahm im Auto alle Anpassungen vor, die möglich waren, um Probleme zu verhindern. Zugleich schaffte er es, die Führung, die er kurz nach dem finalen Boxenstopp übernahm, gegen Vincent Kolb im Phoenix-Audi zu verteidigen.

> „Wir wurden nun für die harte Arbeit gemeinsam belohnt. Wir fühlen uns immer wohler und wachsen auch mit dem Team enger zusammen.“
>
> Max Hesse, BMW-Junior

Eigentlich hätten die beiden Konkurrenten, die sich ein packendes Duell lieferten, im Ziel nur wenige Sekunden getrennt. Eine nachträgliche 35-Sekunden-Strafe für den Phoenix-Audi wegen Überholen unter Gelb bedeuteten im Ziel schließlich 37,552 Sekunden Rückstand für Frank Stippler und Kolb. „Ich habe versucht, alles zu geben“, meinte Kolb. „Aber irgendwann hatte Harper mal Pech im Verkehr, dann wieder ich, und am Ende konnte ich das nicht mehr aufholen.“

Konrad: Glück im Unglück

So viel Chaos der Konrad-Lamborghini einmal mehr im Rennen erlebte, so viel Glück war am Ende auf der Seite von Michele di Martino und Axcil Jefferies. Der GetSpeed-Mercedes von Kuba Gier-

„Es war ein bisschen ein bittersüßes Podium, denn wir hätten um den Sieg kämpfen können. Niemand sieht die Fortschritte im Hintergrund.“

Axcil Jefferies, Konrad Motorsport

maziak und Frank Kechele, die nach jahrelanger Pause ein fulminantes GT3-Comeback feierten, bekam aufgrund Überholens bei Code 60 eine 5-Minuten-Strafe aufgebrummt und wurde deshalb nur Sechster. So rückte der Lamborghini Huracan noch auf den letzten Podiumsplatz auf.

Dabei war das zunächst überhaupt nicht abzusehen. Zwar brachte man sich von Beginn an in eine starke Position, doch dann hatte man in Runde 15 einen Reifenschaden hinten rechts. Das kostete laut Di Martino rund sechs Minuten. Über die Ursache für das Problem mit dem Michelin-Pneu rätselt man noch. Hinzu kam eine Durchfahrtstrafe, weil man bei einem Stopp die Mindeststandzeit unterschritten hatte. Da war der Podiumsplatz Glück im Unglück. „Es ist ein bisschen ein bittersüßes Podium. Denn wir hätten um den Sieg kämpfen können“, sagte Jefferies. „Niemand sieht die Fortschritte, die wir mit den Ingenieuren, den Mechanikern und allem Drumherum gemacht haben.“

Dahinter belegten die NLS-Newcomer Dinamic Motorsport den vierten Rang. Das italienische Team, das man aus der GT World Challenge kennt, hatte mit Adrien de Leener und Michele Beretta zwei Nordschleifen-Kenner an Bord. Platz 5 für den Huber-Porsche (Aust/Stengel/Menzel) ist die Fortführung des positiven Trends beim 24h-Rennen für die Pro-Am-Besetzung.

BMW M4-Debüt fällt aus

Bei BMW herrschte trotz des Siegs der Junioren nicht nur gute Stimmung. Der BMW M4 GT3, der seine Rennpremiere hätte feiern sollen, verunfallte am Freitag bei den Test- und Einstellfahrten mit Sheldon van der Linde am Steuer. Van der Linde hatte aufgrund eines technischen Defekts die Kontrolle über das neueste GT3-Modell verloren und schlug im Bereich Hatzenbach heftig in die Leitplanken ein.

Damit war das geplante Renndebüt für den vierten NLS-Lauf erledigt. „Es ist sehr schade, dass unsere bis dahin sehr erfolgreiche Testwoche mit dem BMW M4 GT3 ein vorzeitiges Ende gefunden hat und wir das Renndebüt des Fahrzeugs, dem wir alle entgegengefiebert haben, verschieben müssen“, bedauerte Mike Krack, Leiter von BMW M Motorsport (mehr dazu auf den News-Seiten). ■

NLS, 4. LAUF, 52. ADENAUER ADAC RUNDSTRECKEN-TROPHY

Pole-Position
#24, Niederhauser/Kolb/Rocco/Dontje (Lionspeed by Car Collection, Audi R8 LMS), 7.52,374 min
Schnellste Runde
#2, Giermaziak/Kechele (GetSpeed, Mercedes-AMG GT3), 7.57,464 min

1.	#44	Hesse/Harper/Verhagen	BMW Junior-Team	BMW M6 GT3	SP9 Pro	28 Runden
2.	#5	Kolb/Stippler	Phoenix Racing	Audi R8 LMS	SP9 Pro	+ 37,552s
3.	#7	Jefferies/Di Martino	Konrad Motorsport	Lamborghini GT3 Evo	SP9 Pro	+ 4.26,977 min
4.	#12	De Leener/Beretta	Dinamic Motorsport	Porsche 911 GT3 R	SP9 Pro	+ 4.53,083 min
5.	#25	Aust/Menzel/Stengel	Huber Motorsport	Porsche 911 GT3 R	SP9 Pro-Am	+ 5.57,353 min
6.	#2	Giermaziak/Kechele	GetSpeed	Mercedes-AMG GT3	SP9 Pro	+ 6.27,788 min
7.	#24	Niederhauser/Kolb/Rocco/Dontje	Lionspeed by Car Collection	Audi R8 LMS GT3	SP9 Pro-Am	+ 6.38,117 min
8.	#35	Neubauer/Van Bohlen/Müller	Walkenhorst Motorsport	BMW M6 GT3	SP9 Pro	+ 6.51,639 min
9.	#9	Shoffner/Kranz	GetSpeed	Mercedes-AMG GT3	SP9 Am	+ 1 Runde
10.	#22	Weiss/Weiss/Krumbach	WTM powered by Phoenix	Ferrari 488 GT3	SP9 Pro	+ 1 Runde


BR FOTO

Luftikus: Die Dänen Kaj Schubert und Lucas Daugaard siegten in der V5


BR FOTO

Triumph in der VT2 mit 19 Startern: Zils/Stahlschmidt/Rink


BR FOTO

Klassensieger in der V4: Philipp Leisen, Danny Brink und Christopher Rink


BR FOTO

Dinamic Motorsport war zum ersten Mal mit dem Porsche 911 GT3 R am Start

Das Mazda-Trio Bomarito, Jarvis und Tincknell siegte beim IMSA-Lauf in Watkins Glen

IMSA

Wer riskiert, gewinnt!

Gelbphasen mögen zwar ungerecht sein, aber sehr oft machen sie langweilige Rennen sehr spannend. Die IMSA-Serie lieferte beim 6h-Rennen in Watkins Glen das perfekte Beispiel: Mazda setzte beim letzten Stopp unter Gelb auf maximales Risiko: Harry Tincknell, Jonathan Bomarito und Oliver Jarvis holten einen Sieg, der am seidenen Faden hing.

Von: **Marcus Schurig**

Nach einem Sieg für Mazda hatte es bis zur letzten Gelbphase, die 64 Minuten vor Rennende wegen des Unfalls eines LMP2-Autos ausgerufen werden musste, nicht unbedingt ausgesehen. Nach der Serie der vorletzten Stopps 75 Minuten vor dem Fallen der Zielflagge lag der Mazda mit der Startnummer 55 zwar auf Platz 3 und damit auf Podestkurs. Aber der Acura von Meyer Shank Racing von Olivier Pla und Dane Cameron (#60) hatte das Rennen bis dahin über weite Strecke angeführt und lag auch vor der vierten und letzten Gelbphase in Front. Mazda-Schlussfahrer Harry Tincknell hatte auf Platz 3 bereits 16 Sekunden Rückstand.

Dann kam die Gelbphase, in Runde 172 öffnete die Boxengasse und das große Zocken begann: Mazda nahm nur einen neuen Reifen hinten links, der führende Acura von Meyer Shank wechselte zwei Reifen auf der linken Seite, und der vor der Gelbphase auf Platz 2 liegende Cadillac-DPi von Chip Ganassi Racing (#01) ließ die gebrauchten Reifen komplett drauf – alle anderen DPi-Teams schnallten derweil frische Michelin-Reifen auf.

Track-Position als Schlüssel

Der Gedanke hinter dem Poker war klar: Die letzte Rennphase würde ein Verbrauchs-Sprint, in dem die Track-Position die Trumpfkarte ist. Je kürzer man steht, umso mehr Positionen kann man gutmachen. Das Mazda-Einsatzteam Multimatic fertigte die Nummer 55 blitzschnell ab, Harry Tincknell hatte die Führung. War damit der Sieg schon geritzt? Mitnichten!

Denn der letzte Stopp unter Gelb erfolgte 53 Minuten vor



Der siegreiche DPi-Mazda blieb wenige Hundert Meter hinter der Ziellinie mit trockenem Tank liegen – ein Poker der Extraklasse!

Rennende, die normale Stint-Länge der DPi-Autos in Watkins Glen betrug zwischen 40 und 45 Minuten. Als das Rennen in Runde 175 wieder gestartet wurde, waren noch 37 Minuten Vollgas angesagt – plus die Trödelrunden unter Gelb. Die Kiste war so eng, dass einige DPi-Autos am Ende der Gelbphase noch mal die Boxen anliefen, um ein paar Kilogramm Benzin aufzufassen.

Tincknell konnte sich zunächst von Pla absetzen, aber in den letzten Minuten schrumpfte der Vorsprung wieder auf unter eine Sekunde. Die Rechnung von Mazda schien aufgegangen zu sein, als Tincknell nach 200 Runden als Leader die Ziellinie kreuzte. Doch nur wenige Hundert Meter später blieb der Mazda-DPi mit staubtrockenem Tank in der Auslaufrunde liegen. Jetzt drehen wir die Uhr noch mal kurz zurück, an das Ende der vorletzten Rennrunde: Tincknell passierte den Zielstrich gerade so, dass die Rennleitung die weiße Flagge für die letzte Rennrunde raushielt. Hätte Tincknell die Ziellinie zwei Sekunden früher passiert, wären noch zwei Runden zu fahren gewesen – und Tincknell wäre in der letzten Runde ohne Sprit gestrandet!

Auslaufrunde vergessen

„Ich weiß nicht, was ich sagen soll“, stöhnte Tincknell im Ziel. „Zuerst einmal haben wir alle einen fehlerlosen Job abgeliefert, die Fahrer ebenso wie die Mechaniker. Aber letztlich hat uns die Strategie des Multimatic-Teams den Sieg gebracht: Es war entscheidend, dass wir nach dem letzten Stopp in Führung lagen. Ich musste dann einerseits schnell fahren, um Olivier Pla in Schach zu halten, gleichzeitig musste ich die Verbrauchsvorgaben des Teams erfüllen, das war ein echter Balanceakt. Das Team hat alles perfekt berechnet – aber sie haben dabei offenbar die Auslaufrunde vergessen!“

Oliver Jarvis hielt fest: „Wir hatten nicht das schnellste Auto, aber die beste Taktik. Das war keine leichte Sache, denn wir haben das Auto von Samstag auf Sonntag noch mal komplett umgebaut, weil wir im Qualifying unzufrieden waren. Dazu musste auch noch der Motor fürs Rennen getauscht werden, daher haben wir nicht mit einem Sieg in Watkins Glen gerechnet.“

Die Mazda-Stammpiloten Jarvis und Tincknell schoben sich dank des Sieges auf den zweiten Meisterschaftsrang nach vorne – nur 31 Punkte hinter den Wayne-Taylor-Acura Piloten Felipe Albuquerque und Rick Taylor, die das 6h-Rennen auf Platz 3 beendeten.

Für die beiden Acura, die das Rennen aus der ersten Startreihe in Angriff genommen hatten, waren Platz 2 und 3 trotzdem wie eine Niederlage: „Wir haben 125 von 200 Runden geführt, und wenn Du dann das Rennen verlierst, ist das blöd“, so Olivier Pla. „Wir hatten eingangs der letzten Rennstunde 15 Sekunden Vorsprung und alles im Griff – dann kam die Gelbphase zum falschen Moment. Ich musste Sprit sparen und die Balance mit den zwei neuen Reifen auf der linken Seite managen. In den letzten Runden konnte ich den Rückstand zu Harry Tincknell zwar schnell verringern, aber dann hatte ich Pech im Verkehr. Eine Runde mehr, und ich hätte ihn ganz sicher überholt!“

Acura-DPi-Pilot Felipe Albuquerque aus dem WTR-Team war nicht zufrieden, aber auch nicht angefressen: „Platz 3 ist mit Blick auf die Meisterschaft ein gutes Resultat, mit dem wir leben können. Vom reinen Speed her hätte Acura aber eigentlich einen Doppelsieg einfahren müssen. Die letzte Gelbphase hat das leider verhindert.“

Die vier Cadillac-DPi landeten geschlossen auf den Plätzen 4 bis 7 und bekleckerten sich nicht unbedingt mit Ruhm: In der letzten Rennrunde räumte ein übermotivierter Kamui Kobayashi im Ally-Cadillac mit der Nummer 48 den auf Platz 4 fahrenden Chip-Ganassi-Cadillac von Renger van der Zande und Kevin Magnussen (#01) ab. Für das unbedachte Manöver erhielt der Japaner im Nachhinein das zeitliche Äquivalent einer zusätzlichen Boxendurchfahrt als Strafe, aber dafür konnten sich die Ganassi-Piloten herzlich wenig kaufen, denn im Endresultat blieb der Täter vor dem Opfer. „Das war ein saudummes Manöver“, fluchte Renger van der Zande, „denn Kamui Kobayashi fährt ja nicht die ganze Saison – wir dagegen schon.“ Die markeninterne Kollision war aber nur die Spitze des Eisbergs: Die Caddys hatten gegen die Acura keine Chance. Einzig die Wagen von Chip Ganassi (#01) und Whelen Engineering (#31) mit Felipe Nasr, Luís Felipe Derani und Mike Conway konnten phasenweise Schritt halten. Der Cadillac von Chip Ganassi wäre ohne Gelbphase vermutlich auf dem Podest gelandet, doch die Entscheidung, beim letzten Stopp unter Gelb die gebrauchten Reifen draufzulassen, führte zum sukzessiven Rückfall von Schlussfahrer Kevin Magnussen.

Gute Taktik mit Dusel

Dass das Whelen-Auto auf Position 4 am Ende der bestplatzierte Cadillac war, kam unerwartet: Derani, Nasr und Conway hatten im letzten Renndrittel eine Durchfahrtsstrafe wegen eines Verstoßes beim Boxenstopp aufgebrummt bekommen. Das warf das Trio auf Platz 7 zurück, Rückstand auf die Spitze bis zu 78 Sekunden. Das Whelen-Team drehte die Sache beim letzten Stopp noch zum Guten. „Da hatten wir eine gute Taktik, aber auch Dusel“, sagte Derani. ■


IMSA

Der Meyer-Shank-Acura dominierte das Rennen – im Ziel nur Platz 2



IMSA

Das Whelen-Team stellte mit Platz 4 den bestplatzierten Cadillac


IMSA

Start mit Crash: Vorne führen die beiden Acura, hinten fliegt ein LMP2 ab

IMSA-MEISTERSCHAFT

FÜNFTER IMSA-SAISONLAUF: 6h-RENNEN WATKINS GLEN, NEW YORK (USA)

Länge der Strecke: 5,471 Kilometer; **Renndistanz:** 200 Runden = 1094,200 Kilometer; **Pole-Position DPi:** Rick Taylor, Acura (#10): 1.30,022 min; **Pole-Position GTLM:** Antonio García, Corvette C8.R (#3): 1.40,944 min; **Pole-Position GTD:** Jack Hawksworth, Lexus RC F (#14): 1.45,081 min; **Schnellste Rennrunde DPi:** Renger van der Zande (#01): 1.31,564 min; **Schnellste Rennrunde GTLM:** Nick Tandy (#4) 1.41,797 min; **Schnellste Rennrunde GTD:** Bryan Sellers (#19) 1.46,844 min

	Klasse	Nr.	Fahrer	Team/Fahrzeug	Distanz/Rückstand
1.	DPi	#55	Jarvis/Tincknell/Bomarito	Multimatic-Mazda-DPi	6:00.37,728 h
2.	DPi	#60	Cameron/Pla	Meyer Shank-Acura-DPi	+0,965 s
3.	DPi	#10	Albuquerque/Taylor/Rossi	Wayne Taylor Racing-Acura-DPi	+9,392 s
4.	DPi	#31	Nasr/Derani/Conway	Whelen Engineering-Cadillac-DPi	+18,268 s
5.	DPi	#48	Johnson/Kobayashi/Pagenaud	Ally Racing-Cadillac-DPi	+53,216 s
6.	DPi	#01	Magnussen/van der Zande	Chip Ganassi Racing-Cadillac-DPi	+1 Runde
7.	DPi	#5	Bourdais/Duval/Vautier	Mustang Sampling-Cadillac-DPi	+1 Runde
8.	LMP2	#11	Thomas/Nunez/Merrill	Win Autosport-Oreca LMP2	+4 Runden
9.	LMP2	#52	Keating/Jensen/Huffaker	PR1 Mathiasen-Oreca LMP2	+4 Runden
10.	LMP2	#22	McGuire/Boyd/Smith	United Autosport-Oreca LMP2	+7 Runden
11.	GTLM	#3	Taylor/Garcia	Pratt & Miller-Corvette C8.R	+13 Runden
12.	GTLM	#24	Krohn/Edwards/Farfus	Rahal-BMW M8 GTE	+13 Runden
13.	GTLM	#25	Spengler/De Phillippi/Eng	Rahal-BMW M8 GTE	+13 Runden
14.	GTLM	#4	Tandy/Milner	Pratt & Miller-Corvette C8.R	+13 Runden
15.	LMP3	#74	Andrews/Fraga/Robinson	Riley Motorsport-Ligier JS P320	+14 Runden
16.	LMP3	#54	Bennett/Kurtz/Brown	Core Autosport-Ligier JS P320	+14 Runden
17.	LMP3	#91	Cox/Murry/Bleekemolen	Riley Motorsport-Ligier JS P320	+14 Runden
18.	LMP3	#2	McCusker/Kruetten/Cauhaupe	United Autosports-Ligier JS P320	+16 Runden
19.	GTD	#96	Auberlen/Foley/Read	Turner Motorsport-BMW M6 GT3	+21 Runden
20.	GTD	#1	Sellers/Snow/Lewis	Paul Miller Racing-Lamborghini Huracán GT3	+21 Runden

Auf Tuchfühlung



Von Start bis Ziel eng beieinander: Die gelbe Corvette siegte am Ende vor dem roten BMW

IMSA

Die GT-Klassen boten beim IMSA-Rennen in Watkins Glen Motorsport vom Feinsten. In der GTLM-Klasse setzte sich die Corvette von Antonio García und Jordan Taylor nach hartem Kampf gegen die Werks-BMW des Rahal-Teams durch. In der GTD-Klasse profitierte das BMW-Team Turner Motorsport von einer späten Gelbphase.

Von: **Marcus Schurig**

Antonio García war sichtlich gezeichnet. Der Spanier wischte sich nach dem Rennen auf der Toilette des Media Centres den Schweiß mit nassen Handtüchern aus dem Gesicht: „Das war ein Sprintrennen über volle sechs Stunden – und das bei diesen Temperaturen.“ Am Rennsonntag kletterte das Thermometer in Watkins Glen auf deutlich über 30 Grad, und Zeit zum Ausruhen oder Verschnaufen hatte das siegreiche Corvette-Duo García und Taylor zu keinem Zeitpunkt. „Über weite Strecken waren wir im direkten Clinch mit dem Schwesterauto von Nick Tandy und Tommy Milner. Und die BMW waren auch nie weit weg“, so García.

Gelbphase nullt GT-Rennen

Besonders die Schlussphase hatte es in sich: Nach der Serie der vorletzten Stopps 90 Minuten vor Rennende jagten die beiden Corvetten C8.R dicht an dicht über den Kurs. Zwei Sekunden dahinter lauerte der BMW mit der Startnummer 24 (Augusto Farfus/ John Edwards/Jesse Krohn) auf seine Chance. Die sollte in der Tat kommen, als 62 Minuten vor Schluss die letzte Gelbphase ausgerufen werden musste. In Runde 162 bogen alle vier GTLM-Wagen von Chevrolet und BMW in die Box zum letzten Stopp ab und warteten fortan wie an der Perlenschnur aufgereiht auf den Restart – die Gelbphase hatte alle Abstände auf null reduziert

Beim Restart lag Nick Tandy (Corvette #4) knapp vor seinem Markenkollegen Antonio García, dichtauf folgte John Edwards im BMW mit der Nummer 24. Fünf Runden nach dem Restart wurde immer deutlicher, dass Tandy seine liebe Mühe hatte, den Speed oben zu halten. García und Edwards pressten sich mit einem Gewaltmanöver in der Schikane am Briten Tandy vorbei, der dann immer weiter zurückfiel und in der letzten Rennrunde auch noch den Podestplatz an den zweiten BMW M8 GTE (#25) von Bruno Spengler, Philipp Eng und Connor de Phillippi verlor. „Ich hatte schon vor der Gelbphase das Gefühl, dass etwas am Auto nicht stimmte“, gab Tandy später zu Protokoll. „Das ist eine echte Enttäuschung, denn wir haben zusammen mit dem Schwesterauto das Rennen über die meiste Zeit angeführt – ein Doppelsieg wäre daher Pflicht gewesen.“

An der Spitze intensivierte sich in den letzten Minuten des Rennens das Duell zwischen García (#3) und Edwards (#24) im BMW: „Ich konnte mich leicht vom BMW absetzen und habe versucht, den Vorsprung zu halten und dabei gleichzeitig die Reifen zu schonen“, so Sieger García. „Ich dachte, ich hätte alles unter Kontrolle, bis ich zwei Runden vor Schluss in den dichten Überrundungsverkehr auflief – und schon war Edwards wieder direkt hinter mir. Beim Überrunden hatte ich ein paar haarige Momente, aber gottlob ist alles gutgegangen.“

BMW war im Finale dran

Im BMW-Lager war man durchaus zufrieden mit den Plätzen 2 und 3. Zweieinhalb Stunden vor Schluss stieg BMW mit dem #25er-Auto aus der regulären Boxenstopp-Sequenz aus, was Corvette zum Handeln zwang: „Wir mussten das strategisch mit einem Auto abdecken, um sicherzustellen, dass wir nicht in eine Falle tappen“, sagte García nach dem Rennen. Durch die letzte Gelbphase hatte sich der BMW-Schachzug aber wieder erledigt.

John Edwards war jedenfalls durchaus happy mit Platz 2: „Das war am Ende richtig knapp. Ich habe alles gegeben und konnte eine Corvette überholen. Auch die andere konnte ich unter Druck setzen. Aber als ich direkt

dahinter war, konnte García noch mal an Speed zulegen. So ist es Platz 2 geworden. Der Fight hat Spaß gemacht, das Ergebnis ist aber etwas bittersüß. Wobei ich ehrlich sagen muss, dass ich zur Halbzeit des Rennens nicht gedacht hätte, dass wir überhaupt eine Chance gegen die Corvettes haben."

Bruno Spengler, der Platz 3 holte, sah die Sache ähnlich: „Natürlich wollten wir gewinnen, aber uns hat einfach ein wenig die Pace gefehlt. Diesen Nachteil konnten wir im Verkehr etwas kompensieren, aber am Ende waren die Plätze 2 und 3 das Maximum, denke ich."

War da noch was? Richtig, der WeatherTech-Porsche, der im März überraschenderweise das 12h-Rennen in Sebring gewonnen hatte, stand natürlich auch in Watkins Glen am Start. Allerdings war das Rennen schon nach vier Runden wieder vorbei: Startfahrer Cooper MacNeil touchierte nach drei Runden die Mauer, woraufhin der 911 RSR erst Motoröl auf der Strecke verteilte und dann zu einer unerfreulichen Flammenbildung überging – Ausfall.

In der GTD-Klasse stand sich ein Rudel von 14 kampfbereiten GT3-Rennwagen gegenüber, und

> „Ich dachte, ich hätte alles unter Kontrolle, bis ich zwei Runden vor Schluss in dichten Überrundungsverkehr auflief – und auf einen Schlag war der BMW von Edwards wieder direkt dran."
>
> Chevy-Pilot Antonio García

wie immer ging es auch hier hoch her. Schlicht gesagt wurde das Rennen über weite Strecken von zwei Fahrzeugen dominiert: dem Lexus RC F GT3 des Vasser-Sullivan-Teams von Jack Hawksworth, Aaron Telitz und Kyle Kirkwood (#14) sowie dem Wright-Motorsport-Porsche (#16) von Trent Hindman, Jan Heylen und Altstar Patrick Long.

Vergebliche Liebesmühe

Der Porsche leistete dabei die meiste Führungsarbeit, nachdem Hindman den Elfer früh an die Spitze gefahren hatte und Heylen im weiteren Verlauf des Rennens die Top-Position absichern und ausbauen konnte. Doch das war am Ende alles vergebliche Liebesmühe, denn die vierte und letzte Gelbphase warf das Rennen förmlich über den Haufen.

Und das sah im Detail so aus: Als die letzte Gelbphase noch nicht ausgerufen war, bog der BMW M6 GT3 des Teams Turner Motorsport dank glücklicher Trackposition sofort in die Box ab, noch bevor die Ampel an der Boxeneinfahrt auf Rot umsprang. Auch der Alegra-Mercedes (#28) und der NTE Sport-Audi (#42) entschieden sich für eine alternative Strategie. Der Rest des GTD-Feldes bog geschlossen in Runde 154 in die Boxengasse ab – und fiel ebenso geschlossen hinter die Dreierbande mit der alternativen Strategie zurück.

Als das Rennen 37 Minuten vor Schluss wieder gestartet wurde, lag der Turner-BMW an der Spitze. Schlussfahrer Bill Auberlen nutzte die glückliche Chance, setzte sich vom Feld ab und kontrollierte den Vorsprung bis ins Ziel. „Heute war einfach unser Tag", freute sich Auberlen. „Eigentlich waren wir nach einem Problem beim Nachtanken gar nicht mehr in unserem geplanten Tankrhythmus. Doch dann begann genau in dem Moment, in dem wir beim letzten Stopp waren, die Gelbphase. Wir kamen raus, und alle GTD-Fahrzeuge direkt vor uns mussten noch an die Box. Danach war ich vorne und musste nur noch sauber zu Ende fahren. Das hat super funktioniert!"

Schweiß vor Tugend

Im Verfolgerfeld gab es bis zum Zielstrich indes noch viel Bewegung. So fiel der nach dem Restart zweitplatzierte NTE-Audi noch von Platz 2 bis auf Position 4 zurück. Zeitgleich tankte sich Bryan Sellers im Paul Miller Racing-Lamborghini Huracán noch bis auf Platz 2 nach vorn. Den letzten Podestplatz ergatterte nach hartem Kampf der Aston Martin Vantage GT3 des Heart of Racing-Teams (#23) von Ross Gunn, Ian James und Roman de Angelis.

Die Fahrzeuge jedoch, die das Rennen über fast fünf Stunden dominiert hatten, waren wegen der Gelbphase weit zurückgefallen: Der Wright-Motorsport-Elfer musste sich am Ende mit dem achten Schlussrang begnügen, der Lexus des Vasser-Sullivan-Teams (#14) mit Platz 6 vorliebnehmen. Vor die Tugend haben die Renngötter ja bekanntlich den Schweiß gesetzt ... ■



IMSA

Antonio García und Jordan Taylor holten den GTLM-Sieg in Watkins Glen



IMSA

Die beiden Werks-Corvette dominierten, aber nur bis zur letzten Stunde



IMSA

Der BMW M6 GT3 von Turner Motorsport holte den GTD-Klassensieg



IMSA

Der Wright Motorsport-Porsche führte bis zur letzten Gelbphase

IMSA-Serie: Die Planungen von BMW Motorsport für Nordamerika

M4-Werkseinsatz möglich

BMW Motorsportboss Mike Krack lieferte am Rande des IMSA-Rennens in Watkins Glen Einblicke in die mittelfristige Planung bei BMW. Im Fokus steht zunächst ein werksunterstützter M4-Einsatz in der GTD-Pro-Klasse für 2022, im Januar 2023 debütiert dann das LMDh-Auto für die IMSA-Serie.

Von: **Marcus Schurig**



BMW

Das BMW-Comeback in der LMDh-Klasse wurde Mitte Juni publik gemacht

Noch ist der Einsatz in der neuen GT-Topklasse der IMSA auf GT3-Basis für 2022 aber nicht in trockenen Tüchern: „Wir arbeiten gerade daran, einen Einsatz in der GTD-Pro-Klasse für 2022 umzusetzen“, so Krack in Watkins Glen. „Denn ab 2022 ist der M4 GT3 homologiert, und natürlich wollen wir den Fans im stärksten BMW-M-Markt der Welt das neue Auto zeigen.“ Krack bestätigte, dass es sich in diesem Fall um einen Werkseinsatz mit dem neuen GT-Rennwagen handelt.

2023 startet BMW Motorsport dann in eine neue Ära: „Klar ist, dass wir ab der Saison 2023 in der Topklasse LMDh antreten. Ob wir 2023 dann auch parallele Einsätze in der GTD-Pro und in der LMDh-Klasse fahren werden, das kann ich im Moment noch nicht beantworten.“ Mike Krack bestätigte, dass BMW Motorsport nicht mit Werkseinsätzen gegen die eigenen Kunden antreten werde. Das könnte darauf hindeuten, dass der Werkseinsatz in der GTD-Pro-Klasse vielleicht auf ein Jahr begrenzt sein könnte.

Laut Krack sind Kundenwagen auch in der LMDh-Klasse eine Option für die Zukunft: „Hier gilt aber die gleiche Regel wie im GT-Sport: Wir treten nicht gegen unsere Kunden an. Im Moment gibt es aber noch keine Entscheidung über LMDh-Kundensport. Wir haben ja auch noch nicht definiert, wie lange wir mit einem Werksteam in der Topklasse LMDh antreten werden.“ Zur Frage des Einsatzteams wollte sich Krack nicht äußern. Fakt ist aber, dass der bisherige Partner Bobby Rahal einen neuen Workshop baut, der darauf ausgelegt ist, parallele Programme in mehreren Rennserien zu bestreiten.

Kundensport spielt beim Thema LMDh im Moment bei BMW auch deshalb keine Rolle, weil der Zeitdruck durch die späte Entscheidung hoch ist: „Mir ist bewusst, dass einige Gegner in der LMDh-Klasse mit Einsätzen auf mehreren Kontinenten oder mit Kundenteams planen, aber das hat auch immer mit der zur Verfügung stehenden Struktur zu tun. Wir konzentrieren uns darauf, dass wir Mitte 2022 mit der LMDh-Testarbeit beginnen können. Wir haben uns umsetzbare Ziele gesteckt – und die müssen wir jetzt erreichen.“ ■

GM Motorsport: Noch keine Bestätigung für LMDh und GT3

GT3-Corvette kommt 2024

Ursprünglich wollte GM seine Motorsportpläne im Langstreckensport beim Heim-GP in Detroit Mitte Juni publik machen. Auch in Watkins Glen gab es keine fixe Bestätigung, doch das sollte niemanden allzu stark beunruhigen.

Von: **Marcus Schurig**

Laura Klauser, seit Ende 2020 die verantwortliche Programm-Managerin für den Langstreckensport bei General Motors, machte in Watkins Glen deutlich, dass die Verzögerungen mit vertraglichen und logistischen Gründen zu erklären sind. Es scheint sicher, dass GM mit Cadillac in der neuen Topklasse LMDh weitermacht. Es scheint auch klar zu sein, dass in der DPI-Nachfolgeklasse erstmals ein Topteam eine herausgehobene Stellung genießen wird: Das Team von Chip Ganassi wird der neue Leithammel, angeblich mit einem Zwei-Wagen-Team. Die vertraglichen Details sind aber offenbar noch nicht in trockenen Tüchern.

Wie bereits mehrfach in Motorsport aktuell berichtet, hat GM für 2022 und 2023 eine Ausnahmegenehmigung von IMSA erhalten, um mit einem modifizierten GTE-Auto auf Basis der Corvette C8.R in der neuen GTD-Pro-Klasse anzutreten, in der normalerweise nur FIA-homologierte GT3-Rennwagen zugelassen sind.

Laura Klauser bestätigte, dass Corvette ab 2024 mit einer FIA-homologierten GT3-Corvette an den Start gehen will. Laut Reglement muss Corvette dafür aber Kundenautos verkaufen. „Das bedeutet, wir müssen eine Kundensportabteilung neu aufbauen“, so Klauser. Das wird aber nicht über das bisherige GTE-Einsatzteam Pratt & Miller erfolgen, sondern über ein neues Motorsport Technical Centre in Charlotte, dessen Grundsteinlegung Anfang Juni erfolgte. In diesem neuen GM-Motorsportzentrum werden ab Frühjahr 2022 alle Rennsportaktivitäten von GM gebündelt. Laut Klauser wird das Zentrum die Entwicklungshoheit beim GT3-Auto übernehmen. Es erscheint aber plausibel, dass Pratt & Miller weiter das Einsatzteam für Corvette Racing bleibt. ■



GM

Ab Frühjahr 2022 schlägt das Herz von GM Motorsport in Charlotte

GT3: BMW M4 beim Spa-Test und NLS-Rennen

Unfall verzögert M4-Debüt

Der BMW M4 GT3 hatte in der vergangenen Woche ein intensives Testprogramm zu absolvieren. Während der Einsatz bei den offiziellen Testtagen zum 24h-Rennen Spa ein Erfolg war, floppte das Renndebüt beim vierten Lauf zur Nürburgring Langstrecken-Serie aufgrund eines technischen Defekts, der zu einem Unfall führte.

Von: **Bianca Leppert**

Bei der offiziellen Präsentation des BMW M4 GT3 im Rahmen des 24h-Rennens Nürburgring kamen die BMW-Piloten gar nicht mehr aus dem Schwärmen für ihr neues Arbeitsgerät heraus. Zu diesem Zeitpunkt hatte die Öffentlichkeit das neue GT3-Modell der Bayern noch nicht in der Praxis gesehen. Der positive Eindruck bestätigte sich bei den offiziellen Testtagen zu den 24h-Spa. Obwohl das Auto in diesem Jahr noch nicht am Start sein wird, durfte man diese Gelegenheit für die Entwicklung nutzen. Augusto Farfus, Marco Wittmann und Nick Yelloly pilotierten den neuen Renner.

„Am ersten Tag sind wir viel im Nassen gefahren, während es am zweiten Tag trocken war", sagte Yelloly. „So hatten wir die Gelegenheit, bei allen Bedingungen viele Runden mit dem BMW M4 GT3 zu absolvieren. Das Auto hat sich fantastisch angefühlt, lief wie ein Uhrwerk, und die Balance ist hervorragend."

Jens Klingmann und Sheldon van der Linde sollten wenige Tage später in der Eifel das Renndebüt des M4 GT3 besiegeln. Doch kurz vor Ende der Freitags-Testfahrten zum vierten Rennen der Nürburgring Langstrecken-Serie verunfallte Sheldon van der Linde aufgrund eines technischen Defekts im Bereich Hatzenbach und schlug mehrmals in die Leitplanke ein. Damit war die Premiere erledigt.



Bei den NLS-Testfahrten sammelte der M4 Kilometer, ehe es zum Unfall kam

„Für uns steht nun im Vordergrund, genau herauszufinden, was die Ursache für den Unfall war", sagte BMW Motorsport-Leiter Mike Krack. „Ein technisches Problem kann in der Entwicklungsphase eines neuen Fahrzeugs immer vorkommen. Und genau dazu dienen diese intensiven Testfahrten: In der Entwicklungsphase potenzielle Schwachstellen zu identifizieren und diese für die Zukunft zu beheben. Das werden wir nun tun." Es war insgesamt der zweite Nordschleifen-Test für den M4. ■

SPORTWAGEN-NACHRICHTEN

FARFUS: STOLZ WIE BOLLE

BMW-Werksfahrer Augusto Farfus verfolgte aus Watkins Glen den Sieg „seiner" Junioren beim NLS-Lauf auf der Nordschleife. „Ich bin so unglaublich stolz auf die Jungs", so Farfus. Der Brasilianer bestritt mit den Junioren das 24h-Rennen sowie zwei NLS-Läufe als Vorbereitung. „Das war endlich mal wieder ein richtig gutes Nachwuchsprogramm, wo junge Piloten gezielt geschult und ausgebildet wurden", erzählt Farfus. „Ich bin mir total sicher, dass Daniel Harper, Max Hesse und Neil Verhagen in ein paar Jahren als Profi-Piloten auf der Nordschleife unterwegs sein werden – und das erfüllt mich mit großem Stolz!"

THE GLEN: DOUBLEHEADER

Die Mehrzahl der Teams blieb nach dem traditionellen 6h-Rennen gleich vor Ort, denn kommendes Wochenende steht gleich der nächste Lauf der IMSA-Serie in Watkins Glen auf dem Programm, das WeatherTech 240-Rennen. Das Nennergebnis gibt eine klare Auskunft darüber, welches Format beliebter ist: Beim 6h-Rennen am letzten Wochenende waren 38 Autos genannt, nächste Woche fahren 32 Rennwagen in Watkins Glen.

PORSCHE-LMDh IM PLAN

Multimatic-Motorsportboss Larry Holt bestätigte in Watkins Glen, dass die Design-Phase für das neue LMDh-Auto für Porsche und Audi abgeschlossen sei. Der VW-Konzern nutzt die LMP2-Basis von Multimatic, um ab 2023 in der IMSA-Topklasse LMDh an den Start zugehen. Theoretisch könnte oder müsste Multimatic auch andere LMDh-Hersteller beliefern. Doch weil Audi und Porsche auch Kundenfahrzeuge in der Planung haben und dazu Lamborghini und Bentley ebenfalls noch auf den Zug aufspringen könnten, ist eine Ausweitung laut Larry Holt aus Kapazitätsgründen nicht möglich.

FAN-ANSTURM AM GLEN

Zum zweiten Mal in Folge war beim IMSA-Rennen in Watkins Glen das Fahrerlager komplett offen für zahlende Zuschauer. Auch der Grid Walk vor dem Rennstart wurde wieder durchgeführt. Das Fahrerlager war



über die drei Veranstaltungstage so gut gefüllt wie vor dem Corona-Ausbruch im März 2020. Es gab im Fahrerlager keine Maskenpflicht mehr, auch nicht beim Aufenthalt in geschlossenen Räumen. In den USA sind mittlerweile mehr als 178 Millionen Amerikaner mindestens einmal geimpft, 151 Millionen Menschen wurden komplett geimpft.

REISESTRESS FÜR PILOTEN

Insgesamt elf Fahrer reisten direkt vom offiziellen Testtag für das 24h-Rennen in Spa nach Watkins Glen: Nick Tandy, Augusto Farfus, Mathieu Jaminet, Matt Campbell, Laurens Vanthoor, Tim Zimmermann, Ross Gunn, Mikael Grenier, Maro Engel, Lars Kern und Don Yount.

LMDh-PARTNER GESUCHT

In Amerika positionieren sich die Teams für die neue LMDh-Ära: Penske ist bereits mit Porsche verheiratet, Chip Ganassi wird das neue Topteam bei GM / Cadillac. Michael Andretti hat versucht, sein Team bei BMW ins Gespräch zu bringen, aber offenbar wird hier das Team von Bobby Rahal den Zuschlag erhalten. Die letzte Chance für Andretti wäre demnach Audi: Die Bayern sind nach wie vor auf der Suche nach einem IMSA-Einsatzteam. In der WEC ist die belgische WRT-Mannschaft offenbar als Audi-Einsatzteam gesetzt.



LAT

Tragödie im Leihwagen

Vor 50 Jahren starb Pedro Rodriguez. Der Mexikaner zählte zu den schnellsten Rennfahrern der Welt. Er scheute weder Gegner noch Gefahren. Doch sein Start beim Interserie-Rennen am 11. Juli 1971 auf dem Norisring wurde ihm zum Verhängnis. Aber was führte den Stammpiloten eines Werks-Porsche in Gulf-Farben überhaupt ins Cockpit eines Ferrari?

Von: **Dirk Johae**

Warum um alles in der Welt machst du das?", fragte Teammanager John Horsman seinen Beifahrer. „Ich brauche das Geld", antwortete Pedro Rodriguez. Der Mexikaner und Horsman von J.W. Automotive Engineering (JWAE) befanden sich gerade auf dem Weg zu Testfahrten in Silverstone.

Die Erinnerung an den WM-Lauf in Zeltweg am Wochenende zuvor war noch frisch, an eines der besten Rennen in der Karriere des Pedro Rodriguez. Mit seinem jüngsten Erfolg beherrschte er die Schlagzeilen: „Eine der größten Leistungen, die man in letzter Zeit im Langstreckensport sah", schrieb Helmut Zwickl in auto motor und sport. Die Renndistanz von 1000 Kilometern spulten Rodriguez und sein Teamkollege Richard Attwood mit dem Porsche 917 K in fünf Stunden und vier Minuten ab – vier Stunden und 50 Minuten saß Rodriguez selbst am Steuer des Autos mit der Startnummer 16. „Er entglitt seinen Gegnern auf nasser Straße und mit vollem Tank wie ein Aal", schilderte Zwickl die Leistung.

Triumph gegen Ferrari

Jedoch warfen ein Wackelkontakt an der Lichtmaschine und die wesentlich langsameren Rundenzeiten von Attwood das Team zurück. Der Rückstand auf den führenden Ferrari 312P von Jacky Ickx und Clay Regazzoni wuchs auf eine Runde an. Rodriguez holte die Runde auf und überholte Regazzoni schließlich. Nach dem 24-Stunden-Rennen von Daytona und den beiden 1000-Kilometer-Rennen in Monza und Spa feierte Rodriguez seinen vierten WM-Sieg in dieser Saison. Seit 1970 hatte der Mexikaner insgesamt acht WM-Läufe in einem Gulf-Porsche gewonnen.

Einen Fahrerstar dieses Kalibers brauchten die Organisatoren des Norisringrennens um Gernot Leistner. Ursprünglich hätte Rodriguez im neuen BRM P167, dem CanAm-Boliden seines Formel-1-Teams, starten sollen. Aber der Achtliter-V8 ging beim Prüfstandsversuch hoch. „Mit einem vierstelligen Sonderhonorar bewegte man ihn schließlich, beim 200-Meilen-Rennen einen Leihwagen des Schweizer Herbert-Müller-Teams zu steuern", berichtete Helmut Luckner in auto motor und sport.

Erst am Donnerstag vor dem Rennen kam die Vereinbarung zustande. Rodriguez erhielt für den Einsatz einen der drei Ferrari 512, die Herbert Müller aus dem Film-Fuhrpark zur Produktion des Kinofilms „Le Mans" von Steve McQueen gekauft hatte. Nach dem Kauf ließ Müller die Autos bei Ferrari auf die aktuelle M-Spezifikation umrüsten. Der rund 610 PS starke Ferrari mit der Chassisnummer 1008 war zuvor nur einmal im Einsatz: Beim WM-Lauf in Monza wurden Gianpiero Moretti und Teodore Ceccoli mit diesem Auto Gesamtachte.

Ohne Segen

Pedro Rodriguez hatte für seinen Gaststart am 11. Juli 1971 eine Freigabe sowohl von seinem Formel-1-Team BRM als auch von John Wyers Mannschaft gebraucht. Beide waren nicht begeistert, ließen ihn aber gewähren. „Mein Gott, hätten wir es

> „Wenn man heute nichts riskiert, gewinnt man auch nicht mehr. Fahrkunst allein ist nicht entscheidend. Man muss auch ein Risiko tragen."
>
> Pedro Rodriguez

> „In Slough waren wir alle erschüttert. Es war unglaublich; er hatte vorher nie einen Unfall. Unsere Werkstatt lief nur noch mit halber Geschwindigkeit.“
>
> John Horsman (JWAE)

ihm doch untersagt“, meinte BRM-Grande Raymond Mays später. Rodriguez trat auf dem einzigen Stadtkurs im Interserie-Kalender auf, wie es von ihm erwartet wurde. Im Qualifikationstraining war er als Zweiter nur 0,3 Sekunden langsamer als der Pole-Setter Chris Craft im rund 700 PS starken McLaren M8E-Chevrolet, der bei Trojan gebauten 71er-Kundenversion des CanAm-Werkswagens.

Im ersten Rennen des zweigeteilten Laufs übernahm der 31-Jährige im Leihwagen sogar die Führung. In der zwölften Runde verteidigte er die Spitze gegen Leo Kinnunen im Porsche 917 Spyder. Kurz vor der S-Kurve auf dem damals 3,94 Kilometer langen Norisring überrundete Rodriguez den Porsche-Privatfahrer Kurt Hild in einem 910 Spyder. Beim Anbremsen der Kurvenkombination brach beim Ferrari das Heck aus und der 512 prallte bei hoher Geschwindigkeit mit der rechten Seite gegen eine Mauer, schleuderte zurück auf die Strecke und fing Feuer.

Rodriguez konnte zwar schnell geborgen werden, war aber nicht mehr zu retten. Bis heute ist die eindeutige Ursache ungeklärt. War er beim Überrunden zu weit nach links auf den unbefestigten Seitenstreifen gekommen? Oder war es ein Schaden am Rad vorne rechts, wie der Staatsanwalt Werner Brockelt äußerte? Für die Rennsportwelt war das an diesem Nachmittag und den folgenden Tagen egal.

Neun Jahre später

Sie hatten einen ihrer Größten bei einem zweitklassigen Rennen verloren. „Für mich war er der beste Fahrer seiner Generation“, sagte sein Sportwagen-Teamchef John Wyer. Die Familie Rodriguez hatte ihren zweiten Sohn im Motorsport verloren. Der knapp ein Jahr jüngere Ricardo war 1962 bei einem Unfall im Training zum Großen Preis von Mexiko gestorben. Damals schwor Pedro, keine Rennen mehr zu bestreiten. Das hielt elf Monate. In der Saison darauf bestritt der Mexikaner sein erstes Formel-1-Rennen.

Von seinem Vater Don Pedro durfte er keine Unterstützung mehr erwarten. Der Millionär soll sogar gedroht haben, seinen Sohn zu enterben. „Wo lebt man noch so intensiv wie im Rennsport?“, entgegnete Pedro Rodriguez allen Mahnern. „Wer einmal in einem Rennwagen gesessen und all die Aufregung erlebt hat, der lässt sich durch nichts mehr von diesem Sport abschrecken.“ Wenn es besonders heikel wurde, war Rodriguez in seinem Element. Als der Formel-1-Lauf auf dem gefährlichen Hochgeschwindigkeitskurs von Spa boykottiert werden sollte, hielt er an seinem Start fest – auch ohne WM-Status.

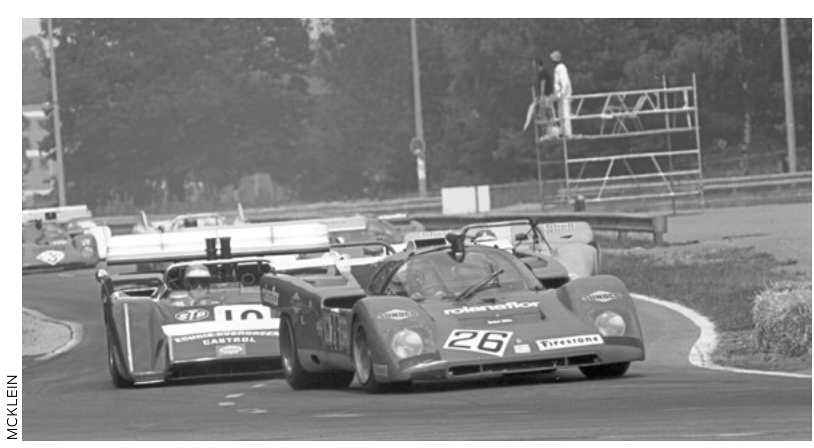
Kein Sieg ohne Risiko

Seinen größten Sportwagenerfolg erzielte er im strömenden Regen – 1970 im Porsche 917 K in Brands Hatch. So wertete es Teammanager John Horsman. Hätte das Reglement nicht den Einsatz des zweiten Fahrers (Kinnunen) gefordert, so hätte Rodriguez den widrigen Bedingungen und seinen Gegnern im Alleingang getrotzt. Fünf Runden Vorsprung hatte er im Ziel vor den Markenkollegen Vic Elford und Denny Hulme. „Wenn man heute nichts riskiert, gewinnt man auch nicht mehr“, meinte er.

Seit er 14 war, stellte er sich dem Risiko. Damals wurde er mexikanischer Motorradmeister und bestritt sein erstes Autorennen. Mit 18 sollte er wegen seines jugendlichen Alters nicht zum Start in Le Mans zugelassen werden. Der Racer mit dem Milchbubigesicht konterte, dass Lateinamerikaner eben früher reiften und somit eher erwachsen seien. Letztlich ließ man ihn im Ferrari 500 TR des North American Racing Teams (N. A. R.T.) an der Seite von José Behra starten. Die beiden schieden nach 119 Runden aus. Auch 13 Jahre später wusste er genau, worauf er sich einließ: „Ich habe die Gefahr zu meinem Beruf gewählt und muss mich damit abfinden, wenn es eines Tages passiert.“ Aber sein Umfeld und ganz Mexiko lähmte sein Tod wie ein Blitzschlag. Doch seine Erfolge und seine Haltung machten Pedro Rodriguez unsterblich. ■


MOTORSPORT IMAGES

Letzter Erfolg: Rodriguez im 917 in Österreich 1971


MCKLEIN

Führungsrolle in Nürnberg: Rodriguez vor Craft (10) und Kinnunen



MOTORSPORT IMAGES

Glanzleistung: Rodriguez gewann im BRM den F1-Lauf in Spa 1970



Pedro Rodriguez

Geburtstag: 18.01.1940
Geburtsort: Mexiko-Stadt
Herkunftsland: Mexiko
Todestag: 11.07.1971

KARRIERE-HIGHLIGHTS
1954: Erstes Autorennen
1963: Erstes F1-Rennen (Lotus)
1967: 1. GP Südafrika und 6. F1-WM (Cooper-Maserati)
1968: 6. F1-WM (BRM)
1968: 1. 24h Le Mans (Ford GT40 mit Lucien Bianchi)
1970: 1. GP Belgien (BRM)
1970: 1. 24h Daytona (Porsche mit Leo Kinnunen)
1971: 1. 24h Daytona (Porsche mit Jackie Oliver)



MCKLEIN

Die traurigen Reste des Ferrari 512M: Rodriguez hatte keine Chance

Out in Africa

Hyundai scheitert zum dritten Mal in dieser Saison an sich selbst. Die Gewinner der ersten Safari-Rallye seit 19 Jahren heißen nach einem spektakulären Wochenende Ogier, Katsuta, Toyota und vor allem: Kenia

Von: **Markus Stier**

Den belgischen Radprofi Eddie Merckx nannte man einst den Kannibalen, weil er seine Gegner auffraß und in seiner haltlosen Sucht nach Siegen selbst Teamkollegen nichts übrig ließ. Wie soll die Rallye-Welt Sébastien Ogier nennen? Zur Saisonhalbzeit stehen für den siebenmaligen Champion vier von sechs möglichen Siegen zu Buche, 34 Punkte Vorsprung vor Verfolger Elfyn Evans, 56 vor dem bestplatzierten Hyundai-Fahrer Thierry Neuville. Im Ziel in Naivasha muss Ogier schon Glückwünsche zur vorzeitigen Titelverteidigung abwehren.

Mit Luftpumpe zum Service

Wie in Sardinien, wo der Franzose als Straßenputzer für die Kollegen eigentlich keine Chance hatte, gewinnt er auch in Kenia, obwohl er schon nach 20 Kilometern die Rallye verloren hat. Oder eben auch nicht. Es ist ein schnelles Geschlängel auf der Vollgas-Prügelpiste von Kedong am ersten Morgen, bei dem der Toyota aus dem Ruder läuft und hinten hart in eine Böschung einschlägt. Ogier fängt den taumelnden Yaris wieder ein, aber ein Dämpfer ist angeschlagen. Mit polterndem Hinterrad rettet er sich ins Ziel, fixiert irgendwie die leckende Luftpumpe mit Spannbändern an der Schraubenfeder und humpelt über weitere 19 Kilometer Prüfung plus holprige Zufahrtspisten auf dem Weg zurück zum Servicepark in Naivasha. Als Siebter mit 2.11 Minuten Rückstand hast du bei der heutigen Leistungsdichte ganz sicher bei der Siegerehrung frei, aber das hier ist kein gewöhnlicher WM-Lauf, das hier ist Afrika.

Richard Millener wird nicht müde zu erklären, warum die Autos nicht wie bei der glorreichen früheren Safari-Rallye verlängerte Ansaugschnorchel tragen und dicke Kuhfänger vor den Kühlern. „Im WRC-Reglement nicht erlaubt“, sagt der M-Sport-Teamchef, denn die äußere Gestalt darf ohne Homologation nirgends verändert werden. Um die überall grasenden Zebras oder wandernden Giraffen zu warnen, haben die Hyundai-Techniker ein Flackerlicht installiert. Alle Piloten haben Begegnungen mit Wildtieren, viele



> Takamoto Katsuta ist nicht der erste Japaner, der in der WM Führungsluft schnupperte. 1991 und ’92 gewann Kenjiro Shinozuka an der Elfenbeinküste.

müssen auch deshalb bremsen, es gibt keine Zwischenfälle. „Das ist halt hier neben den Streckenbedingungen ein weiterer Faktor, den die Fahrer im Blick haben müssen“, sagt Richard Millener.

Die entscheidende Frage ist die Risikobewertung. „Es wird sicher einige geben, die das Tempo verschlafen, und einige, die


Eine verhaltene Aufholjagd verhalft Routinier Sébastien Ogier bei seinem Afrika-Debüt zum vierten Saisonsieg

ihre Autos früh kaputt fahren“, orakelt Elfyn Evans. Auf beiden Zügen will keiner fahren. Die Ford-Mannen haben einen guten Mittelweg gefunden. Sich nur auf sein eigenes Tempo konzentrierend, fährt Gus Greensmith Rang 4 und damit das beste Saisonergebnis des Teams und das beste Resultat seiner Karriere ein. „Wir hatten ein echt gutes Wochenende“, sagt er im Ziel. Dass er da noch eher geknickt wirkt, liegt an Teamkollege Adrien Fourmaux, der ihn auf den letzten zwei Prüfungen noch abgefangen hat. Der Franzose holt gar die erste WRC-Bestzeit seines Lebens und die erste Ford-Bestzeit des Jahres. „Das sieht nach einer Kleinigkeit aus, aber das bedeutet uns viel“, sagt Richard Millener, der wie Eigner Malcolm Wilson die Safari nur aus der Ferne des Flachbildschirms im Teamhauptquartier in Dovenby Hall erlebt, weil die strikten Corona-Bestimmungen Großbritanniens die Rückreise extrem erschweren.

Setup pfui, Ergebnis hui

Die in Kenia aus nicht einmal 30 Leuten bestehende Rumpftruppe hat das Setup der Fiesta gnadenlos auf Zuverlässigkeit eingestellt. „Das Auto fährt sich furchtbar, aber was soll's?“ sagt Greensmith. Fourmaux schwärmt: „Wir hatten die ganze Rallye über nicht die kleinste Panne.“ Die gibt es nur nach der Siegerehrung, als ausgewertete Videoaufnahmen vom Sonntagmorgen zeigen, wie Fourmaux sich einen besonders sandigen Abschnitt spart und übers Gras abkürzt. Zehn Strafsekunden werfen ihn wieder hinter Greensmith zurück – um eine Zehntelsekunde. Die geschlossene Mannschaftsleistung schmälert der Vorfall nicht. In Sachen Technik bleibt M-Sport das einzige Team mit null Fehlerpunkten.

Kein Hersteller hat für die Kenia-Tortur spezielle Chassis gebaut, lediglich die Unterböden sind verstärkt. Erstens stecken alle bis über die Ohren in der Entwicklung für die nächstjährigen Hybrid-Renner, zweitens sind die aktuellen WRC die robustesten Autos aller Zeiten, und drittens stehen ja nur um die 320 Kilometer an, 16 weniger, als bei der letzten Safari 2002 zu meistern waren – auf der ersten Etappe.

Klar gibt es tiefe Furchen und dicke Steine, aber Elfyn Evans relativiert: „Du hast immer wieder heftige Passagen, aber immer nur kurze Stücke. In der Türkei hatten wir härtere Prüfungen, wo das Auto vom ersten bis zum letzten Kilometer gelitten hat. Eine neue Erfahrung für alle ist der Untergrund. Zu Füßen des Vulkans Longonot dampft es aus der Erde, ein geothermisches Kraftwerk versorgt die Gegend mit Strom. Was auf den ersten Blick wie gewöhnlicher Sand aussieht, ist feinste Vulkanasche. „Null Grip“, klagte Elfyn Evans, als er aus der ersten Prüfung kommt. Tänak wähnt sich bei angenehmen 24 Grad im Sonnenschein gar auf Eis. Obwohl mit den langen Übersetzungen unterwegs, die für Tempo 200 gut sind, kommen die Autos durch Atemnot im rund 2000 Meter hoch gelegenen Rift Valley und den Widerstand des weichen Untergrunds nicht über 180 km/h hinaus.

Bei dem fröhlichen Gebuddel ging ein Dauerthema der WM völlig unter. Niemand sprach über die Streckenposition. Im weichen Sand sind die Top 10 alle gleich, nur dass die schon nach der Besichtigung arg tiefen Furchen eben noch tiefer sind. „Das passt hier alles prima für ein Dakar-Auto“, ätzt Tänak. Alle haben noch die Bilder von der Probeveranstaltung vor zwei Jahren im Kopf, als sich fast das komplette Feld eingrub. In der Riege der Weltbesten wird es nur ein Asche-Opfer geben. Kalle Rovanperä darf durch die Malaisen der anderen am Freitag kurz an jenem Sieg schnuppern, den sein Vater hier einst zwei Mal knapp verpasste. Aber der junge Finne, durch ein nicht zu findendes Leck im ständig zugestaubten Yaris-Cockpit ohnehin ständig sichtbehindert, geht nach einem tiefen Köpper in ein Sandloch in Oserian wegen der völlig zugedreckten Windschutzscheibe einen Moment vom Gas und steckt sofort fest.

In weiser Voraussicht erlaubt eine Ausnahmeregel in Kenia das Abschleppen ohne Sanktionen für die Inanspruchnahme fremder Hilfe, aber obwohl die Streckenposten einen Land Cruiser und ein Abschleppseil organisieren und das Auto freischleppen, befiehlt Teamchef Jari-Matti Latvala den Rückzug unter Rally2-Regel. Die zehn Strafminuten für das Nichtbeenden der letzten Tagesprüfung wiegen weniger schwer als die Viertelstunde in der Grube. Außerdem fürchten die Ingenieure um den Motor, falls der Luftfilter mit Vulkanstaub zusitzt.

Bröckelnde Japaner

Ausgerechnet die in Afrika einst immer so glorreiche Toyota-Truppe ist schon am ersten Tag fast komplett zerbröselt, denn der sonst so umsichtige Evans hat ohne Not auf der dritten WP einen Busch rasiert, in dem sich ein fetter Fels versteckt. Das rechte Vorderrad knickt weg. „Ein dummer Fehler“, gesteht der Bruchpilot, und Latvala schluckt: „Hoffentlich kriegen wir überhaupt ein Auto aufs Podium.“ Dafür stehen die Chancen nicht schlecht, denn Takamoto Katsuta ist noch da. Der kann bei drei nominierten Autos für die Hersteller-WM im vierten Werks-Yaris zwar keine Marken-Punkte holen, aber selbst ein Sieg ist ▷

MCKLEIN



MCKLEIN

Unbelohnt: Neuville dominierte, bis der Dämpfer kollabierte



MCKLEIN

Präsident und König: Staatschef Uhuru Kenyatta gratuliert Sébastien Ogier



Greensmith und Ford: Endlich ein Erfolgserlebnis

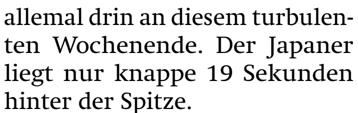
MCKLEIN



MCKLEIN



Ott Tänak: Diese eine dunkle Wolke nahm dem Esten die Siegchance



allemal drin an diesem turbulenten Wochenende. Der Japaner liegt nur knappe 19 Sekunden hinter der Spitze.

Die besetzt zwei Tage lang ein furioser Thierry Neuville, der dem Feld im Hyundai derart davonstürmt, dass kein Augenzeuge Geld auf das Erreichen des ersten Etappenziels wetten würde. Teamchef Andrea hat allen drei Werksfahrern die klare Order ausgegeben, die Autos heimzubringen. „Ich muss mich wohl künftig klarer ausdrücken", knurrt der Italiener.

Ausgerechnet Hyundai stünde doch ein großes Maß an Demut gut, hat man doch die zwei weniger üblen Schotter-Läufe in Portugal und Sardinien jeweils in Führung liegend durch abgeknickte Hinterräder verloren. Leidet das i20-Fahrwerk an Achillesferse? „Ich weiß nicht, ob man unsere Vorfälle ein Aufhängungsproblem nennen kann. Klar ist in Sardinien Otts Aufhängung gebrochen, aber da lag eben auch ein dicker Stein im Weg. Keine Ahnung, ob andere Autos das überstanden hätten."

Die Sache ist schwer zu klären. Neuville bestimmt mit dem angeblich so empfindlichen Hyundai zwei Tage lang mühelos das Tempo, obwohl ihm am Freitagnachmittag ein Hinterreifen explodiert und im hohen Bogen davonfliegt. Das Spektakel bleibt die Ausnahme. Natürlich gibt es hie und da Reifenschäden, aber ein erfreulicher Nebeneffekt des Untergrundes ist, dass er die Reifen kaum fordert. Wie in Portugal und Sardinien hat Pirelli zu dem Sortiment an harten Schotterreifen wieder nur acht weiche Pneus pro Auto als Option mitgeliefert. Alle Teams gehen mit den limitierten Reifen ins Wochenende. Nach den ersten drei Prüfungen sehen die Profile teils aus wie neu, prompt schnallen auch am Nachmittag die meisten überwiegend weiches Gummi auf ihre Felgen, erst am Samstagnachmittag setzt das Feld auf die harten Sohlen, ausgerechnet, als sich dunkles Gewölk zusammenbraut und in der letzten Tagesprüfung ein Platzregen niedergeht.

Außen Regen, innen Nebel

Die Pirelli-Fangzähne schnappen auf der plötzlich schwarz gefärbten Pampe allzu oft ins Leere. „Das hat mir echt Angst gemacht. Ich habe bei Vollgas gebremst, und nichts ist passiert" stöhnt Katsuta, der in einen Notausgang rutscht, aber unbeschadet bleibt. Der Einzige, der bei dem Schauer seine Siegchancen verliert, ist Ott Tänak. In dessen Hyundai beschlägt die Scheibe, weil ausgerechnet auf der Fahrerseite die Scheibenheizung versagt. Tänak öffnet das Fenster, Beifahrer Martin Järveoja sogar die Tür, nichts hilft. Am Ende hält die Crew an und feudelt von Hand das Fenster frei. Bis beide wieder festgeschnallt sind, sind gut zwei Minuten beim Teufel, und Tänak knurrt: „Tolle Qualität." Er wird am Ende Dritter.

Noch höher ist die Luftfeuchte nur im Auto von Nachwuchshoffnung Oliver Solberg. „Ich gucke



Kein Hersteller hat in Kenia je mehr Aufwand betrieben als Toyota, und keiner war erfolgreicher. Für die Japaner war es der achte Safari-Sieg.

nicht auf Zeiten und fahre auf jeden Fall vorsichtig ins Ziel", schwört der 19-Jährige vor dem Start, nach nur drei Prüfungen ist er draußen. Der Hilfsrahmen ist hinten gebrochen, das Chassis angeknackst. Solberg ist der einzige WRC-Pilot, der am Samstag nicht mehr starten kann und in Tränen ausbricht.

Bei Dani Sordo ist es eher Zorn. Auch er ist ein frühes Opfer der Vollgaspiste von Kedong. Ein im Weg liegender Stein zerstört


Kalle hätte den ersten Safari-Sieg für die Rovanperäs klarmachen können, er blieb aber stecken

MCKLEIN


Blech, Schweiß und Tränen: Oliver Solbergs Hyundai war schnell hinüber

KUHN


Gutes Flickwerk: Ogiers Dämpfer

KUHN


Starke Vorstellung: Katsuta

MCKLEIN

bei 130 Sachen einen Querlenker, der blockiert die Lenkung und schon geht es mit zweifacher Pirouette in die Büsche. Nach einem Rumpelstilzchentanz fährt der Spanier nach seinem Restart auf Rang 12 und holt sogar noch Marken-Punkte, denn Neuville holt keine. Am letzten Morgen, bequem in Führung, kollabiert rechts hinten am Hyundai der Dämpfer, kein Hyundai-typischer Defekt, aber typisch für Kenia. Er hat nicht attackiert, bestraft wurde er trotzdem. „Wir müssen da jetzt als Team durch“, brummt der Belgier. Hyundai braucht ein Wunder, um die WM noch zu gewinnen.

Heute ist nicht der Tag

Ein solches erlebt die Toyota-Truppe. Sogar Evans wird im zerschossenen Feld noch Zehnter. Katsuta fährt zügig, aber überlegt. Zur Belohnung liegt er nach Neuvilles Ausfall an der Spitze. Der erste Sieg wäre zum Greifen nah, käme nicht von hinten dieser ewige Ogier, dem nicht nur sein Talent, das Tempo gut einzuteilen, hilft, sondern auch der Umstand, dass er durch die Bummelfahrt mit dem kaputten Dämpfer einen Satz der kostbaren weichen Reifen schonen konnte. Die helfen ihm im Finale, in dem Katsuta rundum hart bereift zwar mit dem härteren Stahl, aber stumpfer Klinge kämpft. „Heute war noch nicht der Tag, gegen Ogier anzutreten“, sagt der immer freundliche und bescheidene Publikumsliebling der Kenianer. Katsuta wird knapp geschlagen Zweiter, Ogier fährt den 53. WM-Sieg ein und bucht schon mal für 2022: „Ich will auf jeden Fall wiederkommen“, sagt der Mann, der bisher nur zugab, bei der kommenden Monte am Start stehen zu wollen.

Die Chancen stehen bestens. Die Siegerehrung verzögert sich lästig, weil der Staatspräsident eine Stunde zu spät eintrifft, aber Uhuru Kenyatta hat gute Nachrichten mitgebracht: Die Rallye-WM macht bis mindestens 2025 in Kenia halt. ■

SAFARI-RALLYE KENIA (24.–27.6.2021)

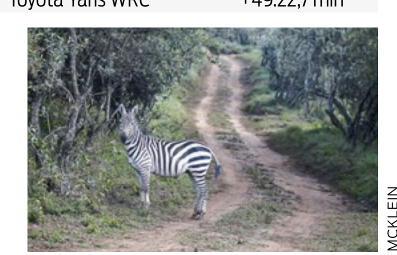
Sechster von zwölf Läufen, 18 Wertungsprüfungen über 315,26 Kilometer

1.	Ogier/Ingrassia (F/F)	Toyota Yaris WRC	3:18.11,3 h
2.	Katsuta/Barritt (J/GB)	Toyota Yaris WRC	+21,8 s
3.	Tänak/Järveoja (EST/EST)	Hyundai i20 WRC	+1.09,5 min
4.	Greensmith/Patterson (GB/IRL)	Ford Fiesta WRC	+1.54,6 min
5.	Fourmaux/Jamoul (F/B)	Ford Fiesta WRC	+1.54,7 min
6.	Rovanperä/Halttunen (FIN/FIN)	Toyota Yaris WRC	+10.53,4 min
7.	A. Rai/Sturrock (KEN/GB)	VW Polo Rally2	+29.26,41 min
8.	Patel/Khan (KEN/KEN)	Ford Fiesta Rally2	+33.30,4 min
9.	Tundo/Jessop (KEN/KEN)	VW Polo Rally2	+36.40,7 min
10.	Evans/Martin (GB/GB)	Toyota Yaris WRC	+49.22,7 min

Bestzeiten: Ogier 7, Neuville 4, Rovanperä 2, Tänak 2, Katsuta 1, Evans 1, Sordo 1, Fourmaux 1 (Ogier und Katsuta einmal zeitgleich)

WM-STAND FAHRER

1.	Sébastien Ogier	133 Punkte
2.	Elfyn Evans	99
3.	Thierry Neuville	77
4.	Ott Tänak	69
5.	Takamoto Katsuta	66
6.	Kalle Rovanperä	56
7.	Gus Greensmith	34
8.	Dani Sordo	31
9.	Adrien Fourmaux	30
10.	Craig Breen	24


Tiere kamen keine zu Schaden

MCKLEIN

WM-STAND MARKEN

1.	Toyota	273 Punkte
2.	Hyundai	214
4.	M-Sport-Ford	109
4.	Hyundai 2	28

Frühes Ende im Gelände: Prokops Schrotthaufen

Freude und Schrecken

MÜLLER

Als einziger WRC2-Pilot reiste Martin Prokop nach Afrika. Doch trotz guter Vorsätze warf der Routinier den sicheren Sieg früh weg. Mehr Erfolg beim Brutalo-Ritt hatten die heimischen WRC3-Fahrer. Die drei Schnellsten landeten im Gesamtklassement alllesamt in den Top 10. Einer allerdings wird wohl nie wieder fahren können.

Von: **Reiner Kuhn**

Nach der ersten Freitags-Schleife war Martin Prokop noch entspannt: „Du bist nicht der Erste, der mich fragt, warum ich mir als einziger WRC2-Pilot diesen brutalen Auftakt gebe, anstatt abzuwarten. Aber zum einen fahre ich nur gut 70 Prozent, zum anderen kenne ich solche Strecken von meinen Dakar-Einsätzen.“

Dass sich Lokalmatador Tejveer Rai (VW) in der vierten Prüfung mit einer mehrfachen Rolle längsseits aus dem Rallyeauto katapultierte, schien den Tschechen ebenso wenig zu beeindrucken wie die fatalen Folgen des heftigen Abflugs. Rais Teamkollege Baldev Chager stoppte seinen Mitsubishi, blieb bis zur knapp zwei Stunden dauernden Bergung des wohl fortan querschnittsgelähmten Fahrers am Auto seines Freundes. Auch der vor Teveer Rai gestartete jüngere Bruder Onkar war geschockt, fuhr aber weiter.

Prokop musste kaum Kohlen nachlegen, um die Führung in der mit nur acht Autos dünn besetzten zweiten Liga zu übernehmen. Doch es erwischte auch den tschechischen Ford-Piloten. In der 32 Kilometer langen WP Kedong 2 hebelte eine fiese Welle den Fiesta aus, und auch Prokop segelte im gehobenen Autobahntempo ins Gelände. Während der Fahrer unversehrt dem Wrack entsteigen konnte, musste Copilot Jurka Zdenek mit Rückenverletzung nach Nairobi geflogen werden. Am Abend kam der Befund: Ein Rückenwirbel gebrochen und schwerere Prellungen. Noch am Samstagabend wurde er über Doha nach Prag ausgeflogen, um ihn in seiner Heimat bestmöglich zu versorgen.

Die einheimische Elite hatte da längst Gas rausgenommen. „Auch wenn wir die Strecken kennen, was die WRCs mit ihrer Traktion daraus machen, ist unglaublich“, sagt der amtierende Afrika-Meister Carl Tundo (VW), seines Zeichens Sieger der Ende April an gleicher Stelle stattgefundenen Äquator-Rallye. Bezeichnend für das deutlich reduzierte Tempo der heimischen Experten: Abgesehen von den beiden fürchterlichen Unfällen musste am Freitag nur Aakif Virani die Segel streichen – technisch bedingt.

Im ersten Etappenziel führte Onkar Rai im Polo 1,53 Minuten vor Ford-Pilot Karan Patel. Am Samstag änderte sich wenig. Rai baute die Führung auf 2,38 Minuten aus. Bis auf Tundo, der seinen mit Wildschutz ausgerüsteten Polo gegen einen Baum setzte, dank des massiven Bügels aber weiterfahren konnte, mussten alle WRC3-Teilehmer zwischenzeitlich pausieren, darunter mit Zasada-Enkel Daniel Chwist auch der zweite aus Europa angereiste Teilnehmer.

Am Sonntag baut Rai den Vorsprung auf über vier Minuten aus, Patel wird Zweiter, Tundo Dritter (+ 7,14 min). Den Sieg widmet Rai seinem älteren Bruder: „Ich hoffe, er konnte aus dem Hospital zusehen.“ ■



Ab Estland brennt in der zweiten Liga wieder die Luft: In der WRC2 haben sich acht Topfahrer, darunter Mikkelsen, Östberg, Fourmaux, Huttunen und Gryazin, angesagt, in der WRC3 gar 14 Teams.



MCKLEIN

Ein Sieg für den Bruder: Onkar Rai



MCKLEIN

Ohne Fortune: Chwist am Schrauben

WRC2 / WRC3 KENIA

1. Rai/Sturrock (EAK/GB)* VW Polo Rally2	in 3:47.37,7 h
2. Patel/Khan (EAK/EAK)* Ford Fiesta Rally2	+ 4.04,0 min
3. Tundo/Jessop (EAK/EAK)* VW Polo Rally2	+ 7.14,3 min
4. Chwist/Heller (PL/PL)* Ford Fiesta Rally2	+ 49.42,7 min
5. Virani/Bhatti (EAK/EAK)* Skoda Fabia Rally2	+ 1:24.39,9 h

* WRC3

ZWISCHENSTAND WRC2 NACH LAUF 6

1. Andreas Mikkelsen (N)	68 Punkte
2. Mads Östberg (N)	66 Punkte
3. Marco Bulacia (BOL)	63 Punkte



Alleskönner
50 Ausgaben MOTORSPORT AKTUELL
frei Haus plus Extra Ihrer Wahl sichern!
FÜR SIE ZUR WAHL
JET Gutschein
in Höhe von €30
www.jet-tankstellen.de
JET
Schlauer ist das.
€ 30 JET-Gutschein
• Bequem shoppen und tanken
• Gilt deutschlandweit in allen JET-Stationen
• Wert: 30,– €
Ohne Zuzahlung
1022
MANNESMANN Steckschlüsselsatz
• 130-teiliger Steckschlüsselsat
• Aus Chrom-Vanadium-Stahl
• Mit praktischem Tragekoffer
Zuzahlung: 1,– €*
1082
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, Leuschnerstr. 1, 70174 Stuttgart, Handelsregister: Stuttgart HRA 9302

Reise- und Transportlogistik

Auf den letzten Drücker

Nicht nur der Brexit und die heimischen Corona-Verordnungen machen M-Sport zu schaffen. Da Polen über Nacht seine Reiseauflagen änderte, müssen die Briten ihre Logistik erneut umstellen.

Von: **Reiner Kuhn**

Die Corona-Pandemie belastet vor allem M-Sport. Zwei Wochen vor der Rallye Kenia war klar: Aufgrund der strengen Quarantäne-Auflagen in ihrer britischen Heimat wird nur eine Rumpfmannschaft die beiden eingeschriebenen Ford Fiesta WRC zum Lauf in Afrika begleiten. Der WRC2-Start von Teemu Suninen wurde abgesagt. Erstmals in seiner langjährigen Geschichte agierte M-Sport ohne Teamchef, Teammanager und Technikchef vor Ort. Malcolm Wilson, Richard Millener und Chris Williams hielten aus der Firmenzentrale via Videotelefonie Kontakt mit dem aus einem guten Dutzend Briten sowie fünf Polen und ebenso vielen Spaniern bestehenden Einsatzteam. Die Leitung vor Ort hatten die beiden Auto-Ingenieure.

Mindestens ebenso herausfordernd wie die Safari Rallye selbst werden Rückreise und Vorbereitung auf den bevorstehenden WM-Lauf in Estland. Direkt nach der Zieleinfahrt wurden die beiden WRC verpackt und nach Nairobi gekarrt, wo sie am Montag via Luftfracht nach Amsterdam aufbrechen. Am Mittwoch geht es per Lkw weiter nach Tallinn, wo andere M-Sport-Mechaniker auf die Autos warten, um sie für den nächsten Schotterritt vorzubereiten. Denn nicht nur die in Kenia weilenden britischen Teammitglieder müssen bei der Heimreise für zwei Wochen in Quarantäne. Seit vergangenem Mittwoch hat aufgrund der neuen D-Variante auch die polnische Regierung ihre Covid-Auflagen für Personen, die von außerhalb des Schengen-Raums einreisen, verschärft. Noch ist deshalb unklar, ob M-Sport Polen-Chef Maciej Woda und seine für die vier in Kenia eingesetzten Fiesta Rally3 vor Ort agierenden Mitarbeiter bis zur Rallye Estland pausieren müssen und erst in letzter Minute zum dritten Junior-WM-Lauf anreisen können. ■



KUHN

Zwangspause: Die M-Sport-Mechaniker aus Kenia müssen in Quarantäne

Safari-Rückkehrer Sobieslaw Zasada

„Das ist eine völlig andere Welt“

52 Jahre nach seinem ersten Safari-Start kehrte Sobieslaw Zasada nach Kenia zurück. Auf den letzten Metern verließ den 91-jährigen Polen das Glück.

Von: **Reiner Kuhn**

Dabei sein ist alles. Das galt nach zwei Jahrzehnten WM-Abstinenz nicht nur für die heimischen Privatiers, sondern auch für Sobieslaw Zasada. Elf Mal wurde der 91-Jährige Polnischer Rallye-Meister, dreimal gewann er den EM-Titel und ebenso oft die Vizemeisterschaft.

Die große Liebe Zasadas, abgesehen von seiner Frau Ewa, mit der er die Safari-Rallye 1997 im Mitsubishi als Zwölfter beendete, ist der afrikanische WM-Lauf. Nun ging Zasada im von M-Sport Polen eingesetzten Ford Fiesta Rally3 noch einmal an den Start. Seine Intention: „Ich möchte sehen, wie sich die Rallye, der Sport und das Land verändert haben.“ Schnell war klar: Mehr noch als Kenia hat sich die Rallye-WM verändert. „Das ist eine ganz andere Welt. Früher war die Safari eine Rallye über Tausende von Kilometern, heute ist es ein Sprintrennen“, zieht der polnische Nationalheld zur Halbzeit ein Zwischenfazit.



KUHN

Ohne das nötige Glück: Zasada

Die erste Etappe endete für den 91-Jährigen nach eineinhalb Prüfungen, weil er wie viele Kollegen im weichen Sand steckenblieb. Nach einem mehr oder weniger problemfreien Samstag und gemächlichem Reisetempo lag Zasada auf dem dritten von vier Klassenrängen. Doch ausgerechnet in der abschließenden Powerstage endete die Fahrt erneut im Fesh-Fesh. Schlimmer noch: Ein anderer Teilnehmer torpedierte den gestrandeten Wagen, und Zasada war endgültig aus dem Rennen. Zumindest bei der Ausfallquote hat sich bei der Rallye Kenia wenig geändert. ■

KOMMENTAR

ANSTECKEND BEGEISTERT

Es gibt wenige Länder, in denen die internationale Rallyegemeinde von der Bevölkerung so herzlich empfangen wird wie in Kenia. Das gilt für die Kinder am Straßenrand ebenso wie für deren Eltern. Jedes Fahrzeug mit einem Aufkleber wurde bejubelt. Mitunter dauerte der Weg vom wegen der Corona-Pandemie hermetisch abgeriegelten Servicepark zum Hotel statt zehn eher 45 Minuten. Was solls, die Begeisterung ist ansteckend.

So ließ es sich Kenias Präsident Uhuru Kenyatta nicht nehmen, mit ranghohen Ministern und der versammelten FIA-Spitze der Start-Zeremonie beizuwohnen. Zudem weilte er bei der Zielankunft neben Sportminister Joe Okudo und Phineas Kimathi, Präsident des Motorsportverbandes.

Die Euphorie scheint so groß, dass Kenyatta nicht nur die Freundschaft zum im Herbst scheidenden FIA-Präsidenten betonte, sondern von einem Fünfjahres-Vertrag für die Safari Rallye Kenia sprach. Der WM-Promoter dagegen weiß nur von einer von 2020 auf 2021 verschobenen und bis 2023 reichenden Vereinbarung über drei Jahre. Der Stimmung tut dies keinen Abbruch.

Wichtiger dürfte die Strecken-Sicherheit für die extrem an Tempo zugelegten Boliden der Topklassen sein. Deutlich besser wurde in dem von der Corona-Pandemie gebeutelten Land das Hygiene-Konzept umgesetzt. Ob in Resorts oder um den Servicepark – es galt Maskenpflicht. Zudem wurde an allen Einfahrten Fieber gemessen und alle zwei Tage ein verpflichtender Covid-Test durchgeführt. Großer Bahnhof hin oder her, die Sicherheit steht an erster Stelle. Auch deshalb warb Jean Todt im TV für eine Helmpflicht auf Motor- und Fahrrädern und spendete 5000 speziell für diese Klimazone entwickelte Helme.



Reiner Kuhn
Redakteur

Kenianer mit großem Namen

Ein echter McRae

Eines hat McRae Kimathi mit seinem bekannten Namensvetter aus Schottland gemein: Eine ganz normale Rallye ist nicht das Ding des 26-jährigen Kenianers.

Phineas Kimathi brachte es zwar nie zum Landes- oder Afrika-Champion, dennoch startete der Kenianer von 1993 bis 2002 acht Mal bei der heimischen Safari-Rallye und ist stolz, in der Produktionswagen-WM zweimal Platz 5 erreicht zu haben. Gemeinsam mit den Topstars anzutreten, war für ihn das Größte. „Deshalb erhielt ich den Vornamen McRae", lacht Kimathi junior, der als einer von drei Nachwuchspiloten von Air Kenya und dem Landesverband für drei Jahre gefördert wird und statt im in die Jahre gekommenen Subaru erstmals im brandneuen Ford Fiesta Rally3 an den Start geht.

Der 26-Jährige hatte schon früh Probleme mit einem Plattfuß und blieb wie so viele liegen. Am Finaltag drehte er wie sein Namenspatron auf, markierte zwei Bestzeiten und schaffte es am Ende doch nicht ins Ziel. Eine vom Streckenchef über Nacht verordnete Pistenreparatur brachte nichts. Im Fesh-Fesh auf der Powerstage blieb Kimathi erneut stecken. ■ RK



KUHN

Sein WM-Einstand und Rally3-Debüt endete im Fesh-Fesh: McRae Kimathi

AUS DEM SERVICEPARK

KLEINE FEIER
Am Mittwoch vor dem WM-Lauf bat Michèle Mouton im Lake Naivasha Resort einige Mitarbeiter und Weggefährten zum kleinen Umtrunk. Der Anlass: Die FIA-Sicherheitsdelegierte feierte ihren 70. Geburtstag.

ZWEITE CHANCE
Insgesamt 30 der 54 gemeldeten Autos mussten bei der Technischen Abnahme eine Ehrenrunde drehen – wegen fehlender Dokumente, nicht zugelassener Teile oder aus Sicherheitsgründen. Das Gros schaffte die FIA-Hürde im zweiten Anlauf. Allerdings mussten 17 Fahrzeuge aus dem internationalen FIA- ins nationale Feld wechseln, um dabei zu sein.

ANDERE BLASE
Zwei französische Kollegen und der Autor dieser Zeilen „rutschten" in den aufgrund der Corona-Auflagen noch immer strikt von der Außenwelt getrennten „High-Density"-Bereich und durften damit erstmals seit März 2020 in den Servicepark, nicht jedoch in den als „Low-Density" ausgewiesenen Pressebereich. Dem Promoter sei Dank, erhielten wir einen eigenen Fahrer und einen speziellen Arbeitsplatz im Zelt der TV-Produktion.

LOKALHELDEN
Von den 26 Teams im nationalen Feld sahen nur neun das Ziel. Jasmeet Chana siegte mit 1,52 Minuten Vorsprung vor seinem Mitsubishi-Kollegen Dilraj Chatthe Singh. Schon der Drittplatzierte Eric Bengi (+ 3,10 min) absolvierte nicht alle WPs und musste wie der Rest des Feldes die Fahrt nach Rally2-Reglement erneut aufnehmen.

GETRENNTE WEGE
Alain Penasse war seit 2013 bei Hyundai Motorsport als freiberuflicher Teammanager dabei. Nun trennen sich nach acht Jahren Zusammenarbeit die Wege. In Estland wird der nach eigener Aussage von der Entscheidung aus Korea überraschte Belgier ein letztes Mal in seinem Amt fungieren. Beim darauffolgenden WM-Lauf ist der 59-Jährige dann „nur" noch einmal als Leiter seiner Ypern-Rallye dabei. ■ RK

WM-Kalender 2022

Deutschland ist auch 2022 nicht dabei

Wenn der FIA-Weltrat an diesem Donnerstag einen Teil der für 2022 geplanten WM-Läufe bestätigt, bleibt Deutschland außen vor. 17 Kandidaten stehen auf der Liste, nur 13 kommen zum Zuge.

Von: **Reiner Kuhn**

Neben FIA-Rallyedirektor Yves Matton und WM-Kommissionspräsident Carlos Barbosa weilten auch FIA-Präsident Jean Todt samt Vize Peter Bayer und die Führungsspitze des WM-Promoters in Kenia. Da dürfte auch der künftige WM-Kalender Gesprächsthema gewesen sein, schließlich tagt am Donnerstag dieser Woche der FIA-Weltrat. „Aufgrund der anhaltenden Pandemie wird dieser keinen finalen WM-Kalender bestätigen, sondern nur Eckdaten", sagte Matton – mehr nicht. Dabei sind die Pläne über die Hersteller längst durchgesickert.

Insgesamt sollen 17 Bewerber die Chance auf einen der von zwölf auf 13 WM-Läufe aufgestockten WM-Kalender 2022 haben. Deutschland ist nicht dabei. Der WM-Promoter soll darüber mit dem ADAC schon gesprochen haben. Die Krux: Das Konzept mit Dreh- und Angelpunkt Nürburgring sei zwar „hochinteressant" und beim Promoter gut angekommen, aber eben erst kurz vor Toreschluss eingegangen. Andere Bewerber waren da längst in der finalen Abstimmungsphase und kaum noch zu verdrängen.



HYUNDAI

Die vorerst letzte WRC-Runde auf Baumholder: Neuville/Kuhn im Sommer 2020

Mit Monte Carlo und Schweden sind die traditionellen Auftaktveranstaltungen für 2022 terminiert. Darüber hinaus sind auch Estland, Griechenland, Italien, Japan, Kenia, Portugal und Spanien (in alphabetischer Reihenfolge) dank vertraglichen Vereinbarungen gesetzt. Für die restlichen vier Gastspiele stehen Großbritannien mit einem Asphaltlauf in Nordirland, Finnland und Kroatien sowie Australien oder Neuseeland und die wohl Corona-bedingt mehr als fraglichen WM-Läufe in Argentinien und Mexiko auf der 2022er-Liste. Wie schon im Vorjahr dürfte ein finaler WM-Kalender bei anhaltender Pandemie kaum vor dem Spätherbst vorliegen. ■



DTM

Mercedes dominierte bis zum Samstags-Quali – blieb aber ohne einen Laufsieg

Die offenen Fragen

Der DTM-Saisonauftakt in Monza, gleichzeitig der Start in die GT3-Ära der Serie, machte Lust auf mehr. Weil so viel passierte, waren letzte Woche noch Fragen offen geblieben. Wir liefern die Antworten – von A wie Albon bis Z wie Zusatzgewichte.

Von: **Michael Bräutigam**

Es ist Gewissheit eingekehrt. Dass die DTM nach wie vor lebt, dass GT3 funktioniert und dass auch BOP-Dienstleister AVL bereits am ersten Rennwochenende eine Einstufung der Fahrzeuge gelang, die auf ausgeglichene(re) Rennen hoffen lässt. Schon in Monza waren im Sonntags-Qualifying die Autos aller fünf Hersteller auf den ersten sechs Plätzen zu finden. Am Samstag hatte es noch nach einer Mercedes-Show ausgesehen.

DTM-Rookie Liam Lawson crashte die AMG-Party bekanntlich wegen eines ultraschnellen Boxenstopps und weil er nach selbigem die schnellste Rennrunde in den Asphalt brannte. Doch was passierte mit dem Neuseeländer eigentlich im Sonntagslauf?

Im Sonntags-Quali hatte der Red-Bull-Nachwuchsfahrer noch den zweiten Startplatz eingefahren, obwohl der Ferrari im Zuge einer BOP-Anpassung über Nacht 30 Kilo zuladen musste. Vielen schwante schon Böses, zumal er zu Protokoll gab, in seiner schnellsten Runde noch einen Fehler eingebaut zu haben.

Albon: Schwieriges Debüt

Doch der Ferrari zündete nicht. „Es lag einfach am Gewicht", konstatierte Lawson. Er hatte nämlich nicht nur 30 kg mehr BOP-Gewicht, sondern musste im Rennen (nicht jedoch im Quali) auch noch 25 Zusatz-Kilos für seinen Sieg am Samstag einladen. Was auf eine Runde noch halbwegs kaschierbar war, zeigte sich im Rennen als zu großer Ballast. Schon in der Anfangsphase wurde er zum großen Bremsklotz im Vorderfeld, wodurch der spätere Sieger Kelvin van der Linde bereits den entscheidenden Vorsprung herausfahren konnte.

Nach einem Dreher im Zweikampf mit T3-Lambo-Pilot Esteban Muth fiel Lawson weiter zurück und beendete das Rennen außerhalb der Punkteränge. „Ich hatte echt mit dem Gewicht zu kämpfen, also sind Leute von weit hinten reingestochen." Dann gab es den Dreher. „Diese Fehler müssen wir vermeiden, denn sie kosten am Ende die Meisterschaft", berichtete Lawson selbstkritisch.

> „Es war so heiß im Auto. Ich wusste gar nicht, dass wir eine Klimaanlage haben. Nach dem Rennen hat mich ein Mechaniker gefragt, warum ich sie nicht eingeschaltet habe."
>
> Alexander Albon

Was uns zu seinem Teamkollegen Alex Albon führt. Als F1-Umsteiger durfte man erwarten, dass er die Pace seines ebenfalls relativ GT3-unerfahrenen Stallgefährten zumindest mitgehen könne. Die Quali-Plätze 14 und 12 sprachen eine andere Sprache, in den Rennen ging es immerhin auf die Plätze 4 und 7 nach vorne.

„Ich bin ein bisschen enttäuscht, wenn man sieht, wo wir beim Test standen. Wir hatten ein Problem im Auto, das wir erst am Sonntag gefunden haben, aber im Qualifying hatte ich ein bisschen Verkehr", sagte Albon, der dennoch nicht mit seiner Qualifying-Leistung zufrieden war. Und dann hatte er am Samstag auch noch ein ganz anderes, ungewohntes Problem.

„Es war so heiß im Auto. Ich wusste gar nicht, dass wir eine Klimaanlage haben. Erst nach dem Rennen hat mich ein Mechaniker gefragt, warum ich sie nicht eingeschaltet habe. Im zweiten Rennen war es deutlich angenehmer", so der langjährige Formel-Pilot, der erstmals mit Dach über dem Kopf unterwegs war und der F1 etwas nachweint: „Natürlich wäre ich lieber dort, aber auch in der DTM möchte ich einen guten Job abliefern."

„Trostpreise" für Mercedes

Einen guten Job lieferte auch Mercedes ab: Beim Test, im Freitagstraining und auch noch im ersten Qualifying waren die AMG GT3 nicht zu schlagen. Wieso ging man in Sachen Rennsieg trotzdem leer aus? Am Samstag

„Hut ab vor Gerhard Berger und seinem Team. Sie haben über Nacht einen super Job gemacht. Es war ein Risiko, so große Änderungen zu machen.“

Sheldon van der Linde

funkten wie erwähnt Lawson und die perfekte Boxenarbeit von AF Corse rein, Vincent Abril und Maximilian Götz holten immerhin noch P2 und P3.

Am Sonntag waren die beiden HRT-Piloten nicht mehr so glücklich. Götz verbog sich im Anfangsgerangel und nach einer weiteren leichten Kollision das Auto und kam nicht über P10 hinaus. Dazu kamen neben den 25 BOP-Kilos auch 15 kg für P3 am Samstag. Abril musste entsprechend 18 kg mehr mitschleppen, entscheidender aber war, dass er dem sich wegkreiselnden Lawson ausweichen musste und im weiten Bogen durchs Kiesbett pflügte.

Den Trostpreis für Mercedes holte in Form des dritten Platzes WWR-Pilot Lucas Auer, der am Samstag noch einer der großen Pechvögel war. Er stand über 20 Sekunden zu lange an der Box, weil sich eine Radmutter nicht lösen wollte, so war ein möglicher Top-5-Platz dahin. Auch Teamkollege Philip Ellis, den viele mindestens als Geheimtipp auf dem Schirm hatten, fuhr den Erwartungen unverschuldet hinterher.

BMW über Nacht besser

Auch er hatte am Samstag Pech, als bereits am Ende der ersten Runde die Batterie schlapp machte. „Ich hatte in der Parabolika schon keine Servolenkung mehr und konnte mitzählen, wie die Spannung runtergeht. Bei unter zehn Volt hat sich das Auto dann ausgeschaltet“, berichtet Ellis.

Am Sonntag wurde er als zweitbester Mercedes-Pilot Sechster. Warum nicht mehr drin war? „Der zweite Reifensatz hat nicht gezündet, wahrscheinlich, weil ich direkt aus der Box heraus gegen Wittmann kämpfen musste.“

Wittmann holte P5 und hatte am Sonntag plötzlich den Speed für die Spitzengruppe. Markenkollege Sheldon van der Linde wurde gar Vierter. Natürlich auch das als Ergebnis der BOP-Anpassungen, denn im Samstags-Quali fuhr BMW noch um eine Sekunde hinterher. „Hut ab vor Gerhard Berger und seinem Team. Sie haben über Nacht einen super Job gemacht. Es war sicher ein Risiko, so große Änderungen zu machen“, sagte der Südafrikaner.

Noch zufriedener war freilich sein Bruder Kelvin, der am Sonntag scheinbar spielerisch gewann, obwohl der Audi am Samstag noch mehr oder weniger hinterherfuhr. Am Sonntag zeigte sich der Audi R8 ähnlich dominant wie zu Beginn des Wochenendes Mercedes. Rosberg-Audi-Pilot Nico Müller, am Sonntag Zweiter, relativiert: „Am Samstag war ich auch mit der alten BOP auf Kurs zu Platz 5, und dann wurde ich umgedreht.“ Wobei es natürlich auch am Samstag zwischen Qualifying und Rennen schon eine Anpassung gab: Der Audi durfte da schon 15 kg ausladen.

Dass die weiteren Markenkollegen Dev Gore sowie die GT3-Novizin Sophia Flörsch nicht unbedingt Kandidaten fürs Vorderfeld sind, war zuvor klar. Doch was war beim Meister von 2013 und Abt-Teamkollegen von Kelvin van der Linde, Mike Rockenfeller, los? Er holte im Sonntags-Quali nur P17, fuhr im Rennen aber beherzt immerhin noch auf Platz 8 vor. „Ich muss mich als Fahrer noch besser in den GT3 reinfinden, und wir müssen auf unserer Seite der Box noch ein paar Dinge besser machen“, so Rocky. „Aber wir nehmen das Positive mit. Die Pole und der Sieg von Kelvin geben uns viel Motivation.“

Und dann war da noch das Duell der Damen. In anderen Medien hoch gehypt, kamen natürlich auch bei uns Fragen, warum wir nicht über Sophia Flörsch und Esmee Hawkey berichteten. Kurz gesagt: Weil sie mit der Vergabe der Punkte nichts zu tun hatten, aus sportlicher Sicht also (noch) keine Relevanz haben. Festzuhalten bleibt, dass beide auf recht ähnlichem Niveau unterwegs waren. Hawkey überzeugte vor allem am Samstag mit P15 und Anschluss zum Mittelfeld. Flörsch drehte am Sonntag ebenfalls auf. Mit besserer BOP zeigten sich auch fahrerische Fortschritte und sie kämpfte sich mit P16 auch an Hawkey vorbei.

Die DTM 2021 ist also unterhaltsam gestartet. Die Fortsetzung folgt am 24./25. Juli am Lausitzring. Da waren alle Teams bis auf T3 Motorsport beim offiziellen DTM-Test, wodurch zumindest das Thema BOP dort keine große Rolle spielen sollte. ■



DTM

Quali? Na ja! Rennen besser: Alex Albon stand im Schatten des Teamkollegen



DTM

Die Stopps waren rennentscheidend – die BMW-Teams legten über Nacht zu



DTM

Der Pechvogel am Samstag: Mitfavorit Ellis fiel nach nur einer Runde aus



ABT/AUDI

Gemische Ergebnisse, geteilte Freude: Das Abt-Team nach dem Sieg

Favoriten-Fado



WTCR

Heimspiel-Drama: Tiago Monteiro verlor wegen des Motorhaubenschadens die Führung in Rennen 2, Teamkollege Attila Tassi staubte den Sieg ab

Yann Ehrlacher (Lynk & Co) und Attila Tassi (Honda) gewannen zwei ereignisreiche Rennen in Portugal. Trotz BOP-Diskussionen geht es sowohl in der Fahrer- als auch in der Teamwertung eng zu.

Von: **Philipp Körner**

Neue Saison, neuer BOP-Ärger: Nachdem Hyundai im letzten Jahr mit reichlich Theatralik die Einstufung ihrer Autos kritisiert und ihre Nennungen für den Nürburgring zurückgezogen hat, ist es diesmal der chinesische Hersteller Lynk & Co, der sich ungerecht behandelt fühlt. Wie auch Hyundai meldete man sich bereits im Zuge des zweiten Rennwochenendes zu Wort und polterte: „Wir haben kein Vertrauen mehr in die Organisationen hinter der TCR und WTCR. Wenn Rennautos nicht gerecht eingestuft sind, ist es für uns sinnlos, die Rennen in unserem Heimatland finanziell zu unterstützen." Obwohl Lynk & Co die Zusammenarbeit mit dem Promoter Eurosport Events für das Event in Ningbo suspendiert, wird man im Gegensatz zu Hyundai 2020 aber trotzdem im November antreten. Die Tochter des Konzerns Geely ärgert sich im Speziellen über die Einstufungen des neuen Hyundai Elantra sowie des überarbeiteten Honda und rechnet vor: „Der neue Hyundai hat 100 Prozent Leistung und null Kilogramm Ballast. Der neu homologierte Honda hat weiter 100 Prozent Leistung und außerdem 20 Kilogramm weniger Ballast. Zum Vergleich: Als der aktuelle Lynk & Co 03 TCR eingeführt wurde, hatte er nur 97,5 Prozent Leistung und das höchste Gewicht, das gilt bis heute."

Kritik trotz Triumph

Schon von Beginn an waren die Leistungen der von Cyan Racing eingesetzten Lynk & Co somit im Fokus. Während die Mannschaft in beiden Trainings die Bestzeiten holte, verlor man in der Qualifikation an Boden und musste den siebten Platz von Santiago Urrutia als bestes Ergebnis hinnehmen. Die Pole ging an Esteban Guerrieri (Honda) vor seinen Münnich-Kollegen Tiago Monteiro und Néstor Girolami. Engstler-Pilot Jean-Karl Vernay war in seinem Hyundai Elantra auf Rang 4 der beste Nicht-Honda. Luca Engstler (Hyundai) verpasste mit Platz elf knapp die Reverse-Pole für das erste Rennen am Sonntag. Von dieser startete Gabriele Tarquini (Hyundai), der mit Yann Ehrlacher, Yvan Muller und Santiago Urrutia gleich drei Lynk & Co im Rückspiegel hatte.

> „Ich hatte Probleme mit meinem Radio und wusste nicht, was passiert. Ich habe jede Runde alles gegeben."
>
> Attila Tassi

Der kürzer angesetzte erste Lauf begann direkt mit reichlich Chaos: Nachdem Néstor Girolami eindrucksvoll den Bremspunkt für die erste Kurve verpasst hatte, kollidierte er mit mehreren Autos. Infolge dessen zog sich der Meisterschaftsführende Jean-Karl Vernay einen Schaden zu. Gleichzeitig verlor sein Markenkollege Tarquini in der ersten Kurve die Führung an Yann Ehrlacher, der sich kompromisslos vorbeidrücken konnte. Nach dem Ende der einzigen Safety-Car-Phase setzte sich Ehrlacher über die folgenden Runden langsam ab, während Tarquini von Muller in Schach gehalten wurde. Urrutia hatte im Kampf um Platz 3 mit Monteiro und Guerrieri zwei Honda hinter sich. In Runde 9 zog sich Tarquini einen Reifenschaden zu – Lynk & Co hatte plötzlich eine Dreifach-Führung inne.

Obwohl Honda mit einer etwas ungelenken Stallorder Guerrieri vor Monteiro platzierte, schaffte es der Argentinier nicht mehr, Druck auf Urrutia aufzubauen. Nachdem das Trio Ehrlacher, Muller und Urrutia über die Ziellinie gefahren war, durfte Monteiro wieder vorbei auf Platz 4. In der Sieger-PK erklärte Ehrlacher PR-treu: „Wir haben Probleme mit der Performance, aber durch das Reverse-Grid konnten wir Punkte und dieses Ergebnis einfahren.

Ich hätte aber natürlich lieber das Hauptrennen gewonnen.“ Teamkollege und Onkel Muller ergänzte später nüchtern: „Unsere Pace mit sechs km/h weniger auf den Geraden hat uns nicht geholfen.“

Doppeltes Honda-Drama

Auch das nominell längere Rennen sollte gleich zu Beginn von Pech geprägt sein: Pole-Sitter Esteban Guerrieri kam mit seinem Honda nicht vom Fleck und musste verzweifelt verfolgen, wie Monteiro, Attila Tassi (Honda) und Vernay die neue Top 3 bildeten. Honda erklärte nach dem Rennen, dass Guerrieri zum einen die Ampel von der Pole aus nur schwer erkennen konnte und zum anderen ein Problem mit dem Drehzahlbegrenzer im Startprozedere hatte. Als er versuchte, das Problem zu lösen, verlor er so die Ampel aus den Augen und verpasste den Start.

Nach einer kurzen SC-Phase im Zuge eines Unfalls von Tom Coronel in der ersten Runde führte Monteiro das Feld souverän an und weckte Hoffnungen auf einen Heimsieg. In der zehnten Runde stülpte sich allerdings die Spitze seiner Motorhaube auf, was den Portugiesen schlussendlich auf Platz 18 zurückwarf. Sein Teamkollege Tassi staubte ab, zeigte sich aber mitfühlend mit seinem Mentor. Dennoch sei sein erster Sieg in der WTCR mehr als verdient, beteuerte er im Interview. Jean-Karl Vernay lief auf Platz 2 ein und holte sich damit die Führung in der Fahrerwertung zurück. Norbert Michelisz (Hyundai) rundete das historische Podium für Ungarn ab. Luca Engstler wurde nicht gewertet. Audi verpasste mit seinem neuen RS 3 LMS nach einem achten Rang des Junioren Gilles Magnus in Lauf 1 die Top 10.

Enge Wertungen

In der Teamwertung führt nun ALL-INKL.DE Münnich Motorsport mit 108 Punkten, nur drei Punkte dahinter liegt Cyan Racing Lynk & Co. Ein Pilot eines anderen Herstellers amüsierte sich schon vorher: Lynk & Co beschweren sich immer wie die Weltmeister, die sie am Ende der Saison ja doch wieder werden. ■



WTCR

Im ersten Rennen mit Reverse-Grid feierte Lynk & Co einen Dreifach-Sieg



WTCR

Trostpflaster für Audi: Gilles Magnus führt in Trophy- und Junioren-Wertung

AUS DEM FAHRERLAGER

„DEBÜT“ VON ESTORIL

Für die WTCR war es zwar das erste Event auf der Traditionsstrecke im Westen von Lissabon, doch die Vorgängerserie WTCC gastierte bereits 2008 dort. Diverse Fahrer waren damals schon aktiv – darunter auch Yvan Muller. Der 51-jährige Franzose konnte sich jedoch nicht mehr an die Rennen erinnern und durfte sich dementsprechend dumme Sprüche anhören.

STRENGES FIA-PROTOKOLL

Trotz steigender Infektionszahlen und der Ausbreitung der Delta-Variante im Raum Lissabon konnte das Rennwochenende ohne große Schwierigkeiten durchgeführt werden. Das FIA-Protokoll sieht für solche Fälle besonders strikte Auflagen vor.

TECHNISCHE PROBLEME

Das erste Training am Samstag startete 80 Minuten später als geplant (10:20 statt 9:00 Uhr Ortszeit). Ein Netzwerk-Zusammenbruch an der Strecke hatte für Probleme mit der Zeitnahme gesorgt, die nicht auf Anhieb gelöst werden konnten.

DOPPELTE CHALLENGE

Bei der nächsten Veranstaltung im spanischen Motorland Aragón (9.–11. Juli) trifft die WTCR zum ersten Mal auf ihre elektrische Schwesterserie Pure ETCR. Mikel Azcona, Jordi Gené und Jean-Karl Vernay sind in beiden Meisterschaften aktiv und werden einen vollen Zeitplan haben. Azcona (Cupra) führt nach Vallelunga das E-Championat an, dahinter liegt Vernay (Hyundai).

ESTORIL (P), 1. RENNEN

3. von 16 Läufen, 15 Runden à 4,182 km (22 gestartet, 18 gewertet)

1.	Yann Ehrlacher (F), Cyan Racing	Lynk & Co	28.28,096 min
2.	Yvan Muller (F), Cyan Racing	Lynk & Co	+ 1,746 s
3.	Santiago Urrutia (ROU), Cyan Performance	Lynk & Co	+ 3,411 s
4.	Tiago Monteiro (P), ALL-INKL.DE Münnich	Honda	+ 4,960 s
5.	Esteban Guerrieri (RA), ALL-INKL.COM Münnich	Honda	+ 5,369 s
6.	Thed Björk (S), Cyan Performance	Lynk & Co	+ 10,848 s
7.	Attila Tassi (H), ALL-INKL.DE Münnich	Honda	+ 13,650 s
8.	Gilles Magnus (B), Comtoyou	Audi	+ 14,088 s
9.	Rob Huff (GB), Zengo Motorsport	Cupra	+ 16,651 s
10.	Mikel Azcona (E), Zengo Motorsport	Cupra	+ 18,220 s

Schnellste Runde: 1.45,384 min (Ehrlacher)

ESTORIL (P), 2. RENNEN

4. von 16 Läufen, 16 Runden à 4,182 km (22 gestartet, 19 gewertet)

1.	Attila Tassi (H), ALL-INKL.DE Münnich	Honda	29.04,501 min
2.	Jean-Karl Vernay (F), Engstler Liqui Moly Racing	Hyundai	+ 1,030 s
3.	Norbert Michelisz (H), BRC Squadra Corse	Hyundai	+ 1,553 s
4.	Gabriele Tarquini (I), BRC Squadra Corse	Hyundai	+ 2,165 s
5.	Santiago Urrutia (ROU), Cyan Performance	Lynk & Co	+ 7,814 s
6.	Yann Ehrlacher (F), Cyan Racing	Lynk & Co	+ 8,757 s
7.	Thed Björk (S), Cyan Performance	Lynk & Co	+ 11,661 s
8.	Esteban Guerrieri (RA), ALL-INKL.COM Münnich	Honda	+ 14,586 s
9.	Yvan Muller (F), Cyan Racing	Lynk & Co	+ 16,465 s
10.	Rob Huff (GB), Zengo Motorsport	Cupra	+ 19,010 s

Schnellste Runde: 1.45,150 min (Tassi)

STAND FAHRER

1.	Vernay	61 Punkte
2.	Tassi	56
3.	Muller	56
4.	Urrutia	56

STAND TEAMS

1.	ALL-INKL.DE Münnich	108 Punkte
2.	Cyan Racing Lynk & Co	105
3.	ALL-INKL.COM Münnich	94
4.	Engstler Liqui Moly	89

STAND TROPHY

1.	Magnus	42 Punkte
2.	Coronel	22
3.	A. Bäckman	17

STAND JUNIOREN

1.	Magnus	107 Punkte
2.	Engstler	80
3.	J. Bäckman	71

„Rowdy“ ist zurück: Kyle Busch holte sich den Sonntags-Sieg in Pocono

NASCAR

Zwei Serien gerissen

Alex Bowman (Chevrolet) und Kyle Busch (Toyota) holten sich die Siege beim Double-Header in Pocono. Damit rissen sowohl die Serien von Kyle Larson als auch Hendrick Motorsports.

Von: **Michael Bräutigam**

Alles deutete darauf hin, dass Larson seine Siegesserie weiter ausbauen würde, als er in die letzte Runde des Samstagsrennens auf dem „Trick Triangle“ ging. Nach der Runde der letzten Boxenstopps, bei der sich Hendrick-Teamkollege Alex Bowman mit zwei Reifen an die Spitze gezockt hatte, war der Seriensieger wieder in Führung gegangen und eigentlich nicht mehr zu stoppen.

Doch in der Anfahrt zur letzten Kurve (!) löste sich der linke Vorderreifen in seine Bestandteile auf. Larson krachte in die Wand, zwei weitere Reifen gingen in die Knie, und mit noch einem intakten Goodyear-Pneu schleppte er sich letztlich noch auf P9 ins Ziel. „Ich muss über irgendwas drüber gefahren sein“, vermutete der Pechvogel. „Schade, dass es mit einem weiteren Sieg nicht geklappt hat.“

Immerhin: Der Sieg blieb in der Hendrick-Familie. Bowman staubte ab und holte sich den zweiten Saisonerfolg. „Ich hasse es, auf diese Weise zu gewinnen, aber ich nehme es mit“, sagte Bowman, für den sich der Reifenpoker letztlich doch auszahlte.

Gepokert wurde auch am Sonntag, allerdings nicht mit den Reifen, sondern mit dem Sprit. Kyle Busch profitierte am Samstag ebenfalls vom Larson-Pech und holte P2. Am Sonntag zählte er zu den Fahrern, die in der Spitzengruppe ordentlich Benzin sparen mussten. Auf Platz 3 hinter William Byron (Chevrolet) und seinem Gibbs-Teamkollegen Denny Hamlin fahrend, wusste er, dass er zumindest eine Runde mehr Sprit im Tank haben musste, denn er war einen Umlauf später zum Tanken gekommen als die beiden Fahrer vor ihm.

Byron führte bis zwei Runden vor Schluss und hielt damit die Hoffnung auf eine weitere Fortsetzung der Hendrick-Siegesserie aufrecht. Doch dann fiel der Benzindruck ab, und der Stopp wurde unausweichlich. Hamlin übernahm das Kommando und glaubte für 2,5 Meilen an den ersten Saisonsieg. Doch auch bei ihm war der Tank trocken, und vor der letzten Runde ging es an die Box.

So zahlte sich Kyle Buschs Geduld aus. Er übernahm die Spitze und holte sich mit dem letzten Tropfen Benzin den zweiten Saisonsieg. Besonders bemerkenswert: Das Getriebe seines Autos war im vierten Gang stecken geblieben und musste nach dem Stopp sogar angeschoben werden! „Dieser Camry ist am Ende“, sagte Busch im Ziel erleichtert.

Auch Larson schaffte den Spritpoker und stotterte sich auf P2 ins Ziel. Damit verkürzt er den Rückstand in der Tabelle weiter. Noch zwei Punkte Vorsprung bleiben Denny Hamlin. ■

NASCAR CUP SERIES

Pocono/Pennsylvania (USA)
18. von 36 Meisterschaftsläufen

1.	Alex Bowman (USA)	Chevrolet
2.	Kyle Busch (USA)	Toyota
3.	William Byron (USA)	Chevrolet
4.	Denny Hamlin (USA)	Toyota
5.	Ryan Blaney (USA)	Ford
6.	Kurt Busch (USA)	Chevrolet
7.	Joey Logano (USA)	Ford
8.	Kevin Harvick (USA)	Ford
9.	Kyle Larson (USA)	Chevrolet
10.	Brad Keselowski (USA)	Ford

Pocono/Pennsylvania (USA)
19. von 36 Meisterschaftsläufen

1.	Kyle Busch (USA)	Toyota
2.	Kyle Larson (USA)	Chevrolet
3.	Brad Keselowski (USA)	Ford
4.	Kevin Harvick (USA)	Ford
5.	Bubba Wallace (USA)	Toyota
6.	Ryan Blaney (USA)	Ford
7.	Alex Bowman (USA)	Chevrolet
8.	Ryan Preece (USA)	Chevrolet
9.	Tyler Reddick (USA)	Chevrolet
10.	Joey Logano (USA)	Ford

Gesamtwertung
Stand nach 19 von 36 Rennen

1.	Hamlin (Toyota)	761 Punkte
2.	Larson (Chevrolet)	759
3.	Byron (Chevrolet)	690
4.	Logano (Ford)	651
5.	Kyle Busch (Toyota)	650
6.	Elliott (Chevrolet)	633
7.	Truex Jr. (Toyota)	606
8.	Blaney (Ford)	586
9.	Harvick (Ford)	585
10.	Keselowski (Ford)	569


NASCAR

Am Samstag abgestaubt: Bowman

BTCC

Sutton führt weiter

Ash Sutton (Infiniti) konnte die Tabellenführung in Brands Hatch verteidigen. Die Siege gingen aber an drei andere Piloten.

Von: **Michael Bräutigam**

Die Pole-Position ging derweil sogar noch an einen vierten Fahrer. Der erst in diesem Jahr ins Team Dynamics berufene Dan Rowbottom (Honda) sicherte sich zum ersten Mal den besten Startplatz. Von diesem kam er aber nicht gut weg, sodass der Sieg im ersten Lauf unter zwei anderen Fahrern ausgefochten wurde. Tom Oliphant (BMW) hatte sich mit einem guten Start die Führung gesichert und bekam viel Druck von Rowbottoms Teamkollegen Gordon Shedden – Oliphant blieb letztlich knapp vorn.

Bis zur letzten Runde des zweiten Laufs zeichnete sich ein zweiter Oliphant-Sieg ab, dann aber ging Hyundai-Pilot Tom Ingram mit leichtem Kontakt vorbei. Sutton entschied das Fotofinish um P2 gegen Oliphant für sich. Ingram eroberte derweil die vorübergehende Tabellenführung.

Nach so viel Action war klar, dass es mit dem Reversed Grid im dritten Lauf nicht weniger spannungsgeladen abgehen würde. Als Pole-Mann wurde Adam Morgan ausgelost, der danach seinen ersten BTCC-Sieg mit Hinterradantrieb im neuen Ciceley-BMW einfuhr. Mit Jack Goff (Cupra) und Aiden Moffatt (Infiniti) feierten zwei weitere Fahrer ihr erstes Podium der Saison.

Ingram musste seine Tabellenführung nach P12 direkt wieder abgeben. In einem turbulenten Rennen ging diese nämlich wieder zurück an Sutton (P8). ■



BTCC

Mit viel Einsatz zum ersten BMW-Sieg: Adam Morgan gewann in Lauf 3

Tourenwagen Junior Cup

Hancke Auftaktsieger

Nick Hancke holte sich bei der Premiere des Tourenwagen Junior Cup in Oschersleben einen Doppelsieg. Um die Positionen wurde herzhaft gekämpft.

Von: **Michael Bräutigam**

Auch wenn die Serie theoretisch offen für andere Fahrzeuge ist: De facto ist der „TJC" im Frühstadium seines Bestehens noch ein Markenpokal. Einfaches Rezept: Supergünstige Konditionen, enges Racing, bestmögliche mediale und technische Ausbildung.

Nick Hancke zählte beim zum Auftakt zehnköpfigen Feld mit seinen gerade mal 21 Jahren schon zu den alten Hasen, bringt er doch schon rund fünf Jahre Automobilsport-Erfahrung mit. Und der Pilot von Max Kruse Racing lieferte perfekt ab: Im ersten Rennen fuhr er von der Pole-Position einen Start-Ziel-Sieg ein, auch wenn der erst 15-jährige KÜS-Team-Bernhard Pilot Daniel Gregor zeitweise Druck machte.

Gregor sicherte sich die Pole für den zweiten Lauf, doch schon am Start schob Hancke sich vorbei. Danach entstand ein Vierkampf um den Sieg, denn auch Tim Rölleke (20/Konrad Motorsport) und der Vortages-Dritte Florian Vietze (16/Georg Motorsport) mischten sich vorne ein.

Ein Verschalter Gregors ließ ihn auf P4 zurückfallen, Rölleke verteidigte knapp P2 vor Vietze, während Hancke den zweiten Sieg des Wochenendes eintütete.

Vor allem seinen Teamchef freute es: Benjamin Leuchter ließ sogar das NLS-Rennen sausen, um sein Team beim Start des neuen Projekts zu supporten. ■



ADAC

Pole, Startplatz 2 und Doppelsieg: Max-Kruse-Racing-Pilot Nick Hancke

NACHRICHTEN

DTM: ZUSCHAUER DABEI
Zum DTM-Wochenende am Lausitzring (23.-25. Juli) sind erstmals wieder Zuschauer zugelassen. Am Samstag und Sonntag dürfen jeweils bis zu 10 000 Fans an die Strecke. Es gelten wie üblich die 3G-Regeln (Geimpft, Getestet oder Genesen). Am Platz dürfen Masken abgenommen werden. Zugang zum Fahrerlager wird jedoch nicht möglich sein. Auch beim Event in Zolder (6.-8. August) sind Fans erlaubt, dort aufgrund geringerer Kapazitäten jedoch nur 5000 pro Tag. Tickets gibt es unter tickets.dtm.com oder unter der Ticket-Hotline +49 1806 991166.

TCR ITALIEN: BURI MITTENDRIN IM TITELKAMPF
Mit einem dritten und einem zweiten Platz bei der TCR Italy in Vallelunga bleibt TCR-Germany-Meister Antti Buri (Target-Hyundai) auch im italienischen Championat weiter im Titelrennen. Vier Punkte fehlen zu Tabellenführer Eric Brigliadori (Audi), der den ersten Durchgang gewann. Im wilden zweiten Rennen setzte sich Ex-WTCR-Pilot Kevin Ceccon (Hyundai) durch.

TCR: ORIOLA GEWINNT BEI SÜDAMERIKA-PREMIERE
Beim allerersten Event der TCR Südamerika sicherte sich Pepe Oriola (Honda) einen Doppelsieg im brasilianischen Interlagos. Insgesamt stand ein Dutzend Fahrer am Start, u.a. auch José Manuel Sapag – bekannt aus der TCR Europe – sowie der frühere Audi-TT-Cup-Pilot Paul Holton.

NASCAR: CINDRIC UND NEMECHEK SIEGEN
Neben dem Cup (siehe S. 36) fuhren auch die zweite und dritte NASCAR-Liga in Pocono. Das Rennen der Xfinity-Serie wurde zur Beute von Titelverteidiger Austin Cindric (Ford), der seinen vierten Saisonsieg holte. Bei der Truck Series setzte sich John Hunter Nemechek (Toyota) gegen Teamboss Kyle Busch durch.



Durchsetzungsvermö

WM-Leader Fabio Quartararo setzte sich nicht nur gegen die Motorleistung der Ducati durch, sondern auch gegen seinen Teamkollegen Maverick Viñales. Und dieser trennt sich nun vom Yamaha-Werksteam!

Von: **Imre Paulovits**

Welch ein Unterschied! Während Fabio Quartararo auf dem Siegerpodest jubelte und Teamchef Massimo Meregalli mit dem Siegersekt abduschte, wirkte sein Teamkollege Maverick Viñales völlig lustlos. Erst als die Zeremonie schon fast vorbei war, nahm er die Sektflasche, um noch so etwas wie Siegerstimmung zu versprühen. Dabei hätte es für das Yamaha-Werksteam an diesem Wochenende nicht besser laufen können: Seine beiden Piloten belegten im Qualifying die ersten beiden Plätze, mit Viñales auf der Pole-Position knapp vor Fabio Quartararo, im Rennen war die Reihenfolge dann andersherum. Doch am Freitag war etwas vorgefallen, das dem ganzen Wochenende den Stempel aufgedrückt hat.

Spektakuläre Scheidung

Viñales war zwar in den ersten beiden Sitzungen Schnellster, aber seine übliche tägliche Pressekonferenz blieb aus, es gab noch nicht einmal einen Termin. Stattdessen verbrachte der Spanier die Zeit in einer sehr langen Sitzung im Yamaha-Truck. Spanische Medien berichteten am Samstag davon, dass es zur Trennung zwischen Viñales und Yamaha kommt und er nächstes Jahr bei Aprilia fahren wird! Darauf angesprochen, beteuerte der 26-jährige Spanier, er hätte den Termin mit der Presse nur ausfallen lassen, weil er keine schlechte Stimmung von seinem Rennen auf dem Sachsenring rüberbringen wollte. Nicht gerade glaubhaft, hatte er doch einen Tag zuvor bereits eine Pressekonferenz, in der er verriet, dass er in Assen die Abstimmung von Fabio Quartararo kopieren werde, um zu sehen, ob er damit besser zurechtkommt. Nun meinte er aber, dass er einfach seine Abstimmung vom Sachsenring unverändert übernommen hätte und trotzdem in allen Sitzungen Schnellster war.

> „Ich habe mir am Start die Kupplung verbrannt, und danach kam ich lange nicht an Nakagami vorbei. Danach war Fabio schon zu weit enteilt.“
>
> Maverick Viñales

Yamaha-Rennleiter Lin Jarvis und Aprilia-Renndirektor Massimo Rivola gaben ausweichende Antworten, aber dass etwas ganz und gar nicht in Ordnung war, war offensichtlich. Nach dem Rennen redete Viñales nur davon, dass er an sich selber arbeiten wolle, um konstant schnell zu sein, und er sich bereits 2020 gewundert hätte, dass ihm Yamaha nach den wechselhaften Ergebnissen noch einmal einen Vertrag gegeben hätte.

Dabei hätte er auf der Strecke alles klarmachen können. Im Qualifying hatte er Fabio Quartararo die Pole-Position weggeschnappt, und wenn der Franzose in FP4 auch die schnellere Pace hatte, so hatte er viel Respekt vor seinem älteren Teamkollegen, der beim letzten Rennen in Assen vor zwei Jahren einen überlegenen Sieg herausgefahren hatte. Doch schon am Start war alles vergeben. Quartararo kam besser weg, zog herüber, dabei berührten sich die beiden Yamaha, und während der Franzose als Führender in die erste Kurve einbog, fiel Viñales hinter die Ducati von Bagnaia und die Honda von Takaaki Nakagami zurück. „Ich habe mir gleich beim Start die Kupplung verbrannt, danach kam ich rundenlang nicht an Nakagami vorbei. Als ich es geschafft hatte, war Fabio vorn schon zu weit weg“, fasste Viñales sein Rennen zusammen.

Auch Quartararo hatte erst mit Bagnaia zu kämpfen gehabt,



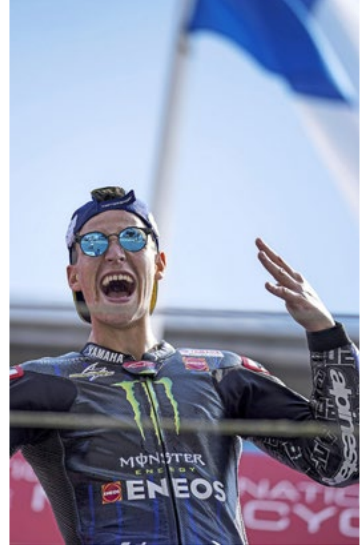
Alles klargemacht: Vierter Saisonsieg und klare WM-Führung für Fabio Quartararo

YAMAHA



SUZUKI

Starke Leistung: Weltmeister Joan Mir fuhr wieder aufs Podest



YAMAHA

Vive la France: Fabio Quartararo



DUCATI

Meister der Beschleunigung: Anfangs konnte sich Francesco Bagnaia (#63) immer wieder an die Spitze setzen

doch als er einmal freie Fahrt hatte, setzte er sich ab. Dass Viñales, erst einmal auf den zweiten Platz vorgerückt, die gleichen Rundenzeiten fahren konnte, spricht wieder Bände. Man kann gespannt sein, was sich in der nun folgenden fünfwöchigen Pause tun wird.

Montagfrüh kam dann der Hammer: Yamaha verkündete, dass sie den Zweijahresvertrag mit dem Spanier vorzeitig mit Ende dieser Saison auflösen würden – auf Wunsch von Viñales!

Horror für Márquez

Dass Yamaha in Assen dominieren würde, wo beim Wechsel der schnellen Kurven vor allem die Agilität zählt, war abzusehen. Ex-Weltmeister Marc Márquez wollte es nach seinem Sieg auf dem Sachsenring trotzdem wissen. Aber in FP2 hatte er einen furchtbaren Highsider, und es war ein Wunder, dass er ihn ohne Brüche überstand, obwohl er auf seinen operierten rechten Arm fiel. Der Spanier war außer sich. „Honda muss dringend die Elektronik überarbeiten", knirschte Márquez. „Es sind immer die Honda-Piloten, die Highsider haben." Dabei erwähnte er das erste Mal, worüber Experten sich schon lange einig waren: dass auch sein Sturz in Jerez im letzten Jahr kein Fahrfehler, sondern ein Elektronikfehler war. Im Rennen wuchs er über sich hinaus, fuhr vom 20. Startplatz aus auf Platz 7 vor. „Nun brauche ich aber dringend die Sommerferien", verabschiedete er sich.

Auch Weltmeister Joan Mir meldete sich eindrucksvoll zurück. Der Suzuki-Werksfahrer nutzte ebenfalls die Kurvenqualität seines Motorrads und fuhr zum dritten Mal in dieser Saison aufs Podest. „Bislang waren wir zu unbeständig", gab er dabei zu. „Aber ich hoffe, dass die Suzuki-Techniker in der Sommerpause an den Schwächen arbeiten, die wir noch haben. Dann wären wir wieder im WM-Kampf dabei."

Jetzt folgt erst einmal die längste Sommerpause, die die MotoGP je hatte. Erst am zweiten Augustwochenende geht es auf dem Red Bull Ring weiter. Wird dort alles anders sein? ■

DREI FRAGEN AN FABIO QUARTARARO



WIE SCHWIERIG WAR DIESER SIEG?
Ganz ehrlich war er ziemlich hart. Als Pecco Bagnaia vorne war, war es fast unmöglich, ihn zu überholen. Er hat alle Linien dichtgemacht, und mit der Motorleistung der Ducati ist er beim Beschleunigen immer davongefahren. Immer wenn ich an ihm vorbei war, hat er mich auf der Zielgeraden wieder zurücküberholt, Schließlich ist es mir in Turn 12 gelungen, ihn innen zu überholen, an der Stelle hätte ich nie gedacht, ein Überholmanöver zu fahren. Ich habe dann gepusht, um einen Vorsprung herauszufahren, und dabei zwei Fehler gemacht, die mich fast zum Sturz gebracht haben. Das Wichtigste ist aber, dass wir 25 Punkte gesichert haben.

WAR ES AUCH PHYSISCH SEHR ANSTRENGEND?
Ich hatte im rechten Arm am Trizeps richtig Muskelschmerzen, aber das ist auf dieser Strecke typisch, die schnellen Kurvenwechsel verlangen nach sehr viel Kraft. Aber ich musste mich beeilen, um von Bagnaia wegzukommen, und auch Maverick Viñales war sehr schnell und ich konnte mich nicht ausruhen.

WIE SEHEN SIE IHRE SITUATION VOR DER SOMMERPAUSE?
Wir konnten unsere Stärke, mit der wir in die Saison gegangen sind, halten – bei einigen Rennen mehr, bei anderen weniger. Wir haben die Pace und ich fühle mich stark. Letztes Jahr war ich nicht konstant genug, aber ich habe seither viel gelernt. Deshalb habe ich einen viel klareren Geist und ein klares Ziel.

Wieder schwieriger

Nach drei Podestplätzen in Folge hatte KTM-Star Miguel Oliveira in Assen zu kämpfen. Aber auch so fuhr er in die Top 5.

Von: **Imre Paulovits**


POLARITY PHOTO

Miguel Oliveira (#88) vor Jack Miller und Aleix Espargaró: Immerhin Top 5

Kein anderer Fahrer hat bei den letzten drei Grands Prix mehr Punkte geholt als KTM-Werksfahrer Miguel Oliveira, und die PC16 hat auf drei völlig unterschiedlichen Strecken hervorragend funktioniert. Doch in Assen, der „Kathedrale des Speed“, konnte er diese Serie nicht fortsetzen. „Das ist schon in Ordnung, dass wir nach drei guten Rennwochenenden auch wieder Probleme bekommen“, wiegelte KTM-Renndirektor Pit Beirer ab. „Wobei wir noch immer mit einem Top-5-Platz herausgekommen sind. Und das ist in der heutigen MotoGP ein extrem gutes Ergebnis.“

Es ist nicht ganz einfach, für die schnellen, ineinanderfließenden Kurven der traditionellen niederländischen Rennstrecke den optimalen Kompromiss zwischen Agilität und Stabilität zu finden. „Wir haben auch gleich einen größeren Setting-Umbau vorgenommen, und da war Miguel gleich Dritter“, lässt Beirer hinter die Kulissen blicken. „Wir hatten aber keine überlegene Stelle gefunden, die wir nutzen konnten, um zu attackieren. Man kann das Motorrad agil machen, dann hat man viele Wackler und unangenehme Situationen. Macht man es stabiler, ist man bei den schnellen Richtungswechseln zu langsam. Es gibt in Assen einige Highspeed-Stellen, an denen die Federung fast durchschlägt und ganz schön Bewegung ins Bike kommt. Da haben wir einen Ticken mehr Sicherheit für die Fahrer eingebaut.“

„Nach den Problemen in den Trainings und dem Qualifying lief das Rennen nicht schlecht“, meinte Oliveira. „Wir haben alles gegeben, was wir hatten, und wir haben an diesem Wochenende noch einmal viel gelernt. Jetzt können wir uns nach der Sommerpause der zweiten Saisonhälfte zuwenden.“ Brad Binder hatte es schwerer. „Die ersten drei Trainings gingen noch, ab FP4 begann ich zu leiden“, meinte der Südafrikaner. „Ich habe versucht, so sauber wie möglich zu fahren, und nachdem mir meine Jungs wieder etwas mehr Stabilität eingebaut haben, ging es im Rennen eigentlich ganz gut.“ ■

KOMMENTAR

DA SIND WIR BEI EINEM DER GRÖSSTEN TALENTE, das die Motorrad-Weltmeisterschaft je hatte, gerade an einer Katastrophe vorbeigekommen. Als Pedro Acosta in der letzten Kurve des dritten Trainings stürzte und von Ricardo Rossi überfahren wurde, hätte es viel schlimmer enden können. Bei der Leistungsdichte in der kleinsten Klasse gehen die jungen Talente immer mehr Risiko ein. Seit Jahren haben wir die Situation, dass der Windschatten oft mehr bringt als der fahrerische Unterschied zwischen dem Ersten und dem Zwanzigsten in der Startaufstellung. Und um in die Q2 kommen, riskieren die Fahrer auch in den letzten Minuten der freien Trainings zu viel. Es wird höchste Zeit für etwas, das schon vor fünf Jahren hätte eingeführt werden müssen: Einzelzeitfahren für die Startaufstellung. Oder muss erst noch mehr passieren?



Imre Paulovits
Leiter Motorradsport

AUS DEM FAHRERLAGER

HAUCH VON NOSTALGIE

Die Dutch-TT stand in den letzten 50 Jahren für die gewaltigsten Motorradparkplätze, die man in Europa sehen kann, für wilde Motorrad-Campingplätze und für prall gefüllte Tribünen. Wenn wegen Corona bei der 90. Ausgabe dieses Traditionsrennens auch vieles davon verwässert wurde, kam man der Normalität doch wieder ein Stück näher. Für die einzelnen Tage waren bis zu 11 500 Tickets freigegeben worden, und am Rennsonntag wurden diese auch voll genutzt. Der Abstand auf den gewaltigen Beton-Bänken wurde zwar gewahrt, doch die bunten Rauchschwaden waren wieder da. Und wenn auch strikt abgesperrt, waren ebenfalls die vielen Motorräder wieder auf den Wiesen zu sehen. Nur die Zelte und die Lagerfeuer, zwischen denen man all die Jahre hindurchfuhr, um zur Strecke zu gelangen, fehlten – wie auch der gewaltige Stau von der Autobahn. Man kann halt nicht alles haben. Der erste Lichtblick bei der Motorrad-Weltmeisterschaft war bereits herzerfrischend.

HANDICAP VERBESSERN

Nach dem Sachsenring-GP hatte WM-Leader Fabio Quartararo mit Freunden auf dem Golfplatz trainiert. Nach seinem Sieg ließ er sich prompt einen Golfball nebst Schläger in eine Auslaufzone bringen. Doch nach zwei kompletten Fehlschlägen machte der Ball auch beim dritten Versuch nicht mehr als einen kleinen Hüpfer. „Ich weiß, ich muss noch weiter üben“, gab der 22-jährige Südfranzose zu. „Aber ich habe jetzt in der Sommerpause etwas Zeit dafür.“

KEINE PARADE

Eigentlich hätte man zur 90. Ausgabe der Dutch-TT, deren Austragung seit 1925 nur durch den Zweiten Weltkrieg und durch Covid-19 unterbrochen wurde, eine riesige Parade historischer Motorräder und legendärer Fahrer erwartet. Da aber nach wie vor die Hygiene-Protokolle gelten, konnte man die dadurch vergrößerte Personalstärke nicht unterbringen. So verzichtete man komplett darauf, es gab lediglich eine virtuelle Bilder-Ausstellung.


MOTOGP

Haupttribüne in Assen: Noch mit Hygiene-Abstand, aber wieder mit Fans

MOTOGP-ERGEBNISSE

Assen (NL) – 27. Juni 2021 9. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 118,092 km über 26 Runden à 4,542 km. 22 Fahrer gestartet, 18 gewertet.
Wetter/Piste: trocken, Luft 24 Grad, Asphalt 34 Grad. Schnitt des Siegers: 174,5 km/h.

RENNERGEBNIS

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Topspeed	Schnellste Rd.	Reifen v./h.	Punkte
1.	Fabio Quartararo (F)	Yamaha YZR-M1	26	40.35,031 min	305,2 km/h	1.32,869 min	M/H	25
2.	Maverick Viñales (E)	Yamaha YZR-M1	26	+2,757 sec	309,8 km/h	1.33,045 min	S/H	20
3.	Joan Mir (E)	Suzuki GSX-RR	26	+5,760 sec	310,6 km/h	1.33,213 min	M/H	16
4.	Johann Zarco (F)	Ducati D16 GP21	26	+6,130 sec	315,4 km/h	1.33,234 min	M/H	13
5.	Miguel Oliveira (P)	KTM RC16	26	+8,402 sec	312,2 km/h	1.33,377 min	M/H	11
6.	Francesco Bagnaia (I)	Ducati D16 GP21	26	+10,035 sec	316,2 km/h	1.33,173 min	M/H	10
7.	Marc Márquez (E)	Honda RC 213 V	26	+10,110 sec	315,4 km/h	1.33,172 min	M/S	9
8.	Aleix Espargaró (E)	Aprilia RS-GP	26	+10,346 sec	313,0 km/h	1.33,385 min	M/H	8
9.	Takaaki Nakagami (J)	Honda RC 213 V	26	+12,225 sec	313,8 km/h	1.33,378 min	M/M	7
10.	Pol Espargaró (E)	Honda RC 213 V	26	+18,565 sec	313,0 km/h	1.33,419 min	M/S	6
11.	Álex Rins (E)	Suzuki GSX-RR	26	+21,372 sec	311,4 km/h	1.33,514 min	M/H	5
12.	Brad Binder (ZA)	KTM RC16	26	+21,676 sec	312,2 km/h	1.33,610 min	M/H	4
13.	Danilo Petrucci (I)	KTM RC16	26	+27,783 sec	308,3 km/h	1.33,768 min	M/H	3
14.	Álex Márquez (E)	Honda RC 213 V	26	+29,772 sec	314,6 km/h	1.33,836 min	M/S	2
15.	Enea Bastianini (I)	Ducati D16 GP19	26	+32,785 sec	313,0 km/h	1.34,054 min	M/H	1
16.	Lorenzo Savadori (I)	Aprilia RS-GP	26	+37,573 sec	306,7 km/h	1.34,309 min	M/M	-
17.	Garrett Gerloff (USA)	Yamaha YZR-M1	26	+53,213 sec	302,9 km/h	1.34,569 min	M/H	-
18.	Luca Marini (I)	Ducati D16 GP19	26	+1.06,791 min	309,8 km/h	1.35,194 min	M/M	-
	Nicht gewertet:							
	Iker Lecuona (E)	KTM RC16	18	+8 Runden	309,0 km/h	1.33,699 min	M/M	-
	Jack Miller (AUS)	Ducati D16 GP21	18	+8 Runden	289,5 km/h	1.33,316 min	M/H	-
	Jorge Martín (E)	Ducati D16 GP21	14	+12 Runden	315,4 km/h	1.33,864 min	M/M	-
	Valentino Rossi (I)	Yamaha YZR-M1	7	+19 Runden	306,0 km/h	1.34,257 min	M/H	-

STARTAUFSTELLUNG

	Fahrer	Zeit
1.	Viñales	1.31,814 min
2.	Quartararo	1.31,885 min
3.	Bagnaia	1.32,116 min
4.	Nakagami	1.32,314 min
5.	Zarco	1.32,394 min
6.	Oliveira	1.32,450 min
7.	Rins	1.32,597 min
8.	Miller	1.32,609 min
9.	A. Espargaró	1.32,666 min
10.	Mir	1.32,748 min
11.	P. Espargaró	1.32,830 min
12.	Rossi	1.32,919 min
13.	Lecuona	1.32,724 min
14.	Martín	1.32,850 min
15.	Savadori	1.33,258 min
16.	A. Márquez	1.33,288 min
17.	Marini	1.33,321 min
18.	Petrucci	1.33,378 min
19.	Bastianini	1.33,404 min
20.	M. Márquez	1.33,477 min
21.	Binder	1.33,597 min
22.	Gerloff	1.33,739 min

WM-STAND FAHRER

	Fahrer	Punkte
1.	Quartararo	156
2.	Zarco	122
3.	Bagnaia	109
4.	Mir	101
5.	Miller	100
6.	Viñales	95
7.	Oliveira	85
8.	A. Espargaró	61
9.	Binder	60
22.	Bradl	11

WM-STAND MARKEN

	Marke	Punkte
1.	Yamaha	184
2.	Ducati	167
3.	KTM	114
4.	Suzuki	105
5.	Honda	86
6.	Aprilia	62

WM-STAND TEAMS

	Team	Punkte
1.	Monster Energy Yamaha MotoGP	251
2.	Ducati Lenovo Team	209
3.	Pramac Racing	149
4.	Red Bull KTM Factory Racing	145
5.	Team Suzuki Ecstar	134
6.	Repsol Honda Team	98
7.	LCR Honda	68
8.	Aprilia Racing Team Gresini	65
9.	Petronas Yamaha SRT	57
10.	Esponsorama Racing	41

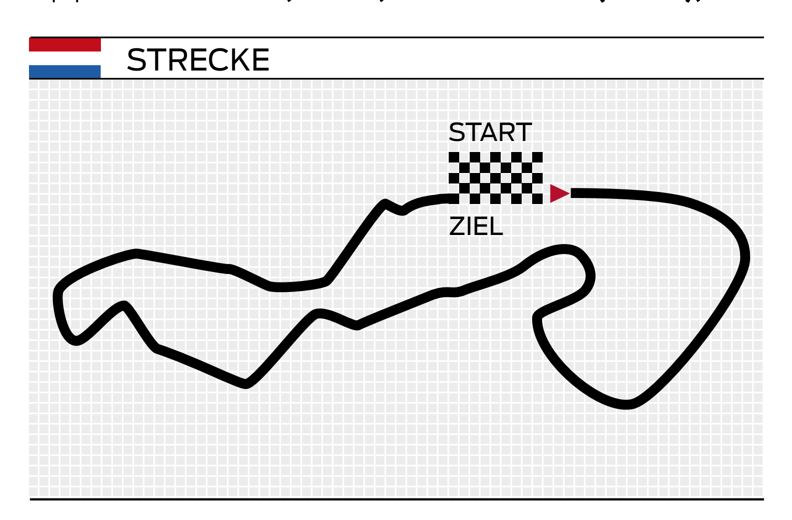
„Wir sind noch nicht einmal bei Hälfte der Weltmeisterschaft. Es gibt viele starke Fahrer, deshalb müssen wir weiter an allem arbeiten.“

Fabio Quartararo

TT CIRCUIT ASSEN (NL) 4,542 KM

Rundenrekord: **1.32,869, Fabio Quartararo (Yamaha), 2021**
Quali-Rekord: **1.31,814 Maverick Viñales (Yamaha), 2021**
Topspeed-Rekord: **320,8 km/h, Andrea Dovizioso (Ducati), 2019**

STRECKE





MOTOGP

Fabio Quartararo (l.) und Joan Mir: Yamaha und Suzuki in Assen in Hochform

Raul Fernández dreht den Sp

Nach seinem Sturz auf dem Sachsenring brachte sich Raul Fernández wieder auf die Siegerstraße und dominierte den Assen-GP. Marcel Schrötter lieferte ein solides Rennen, scheiterte aber wieder an der Quali.

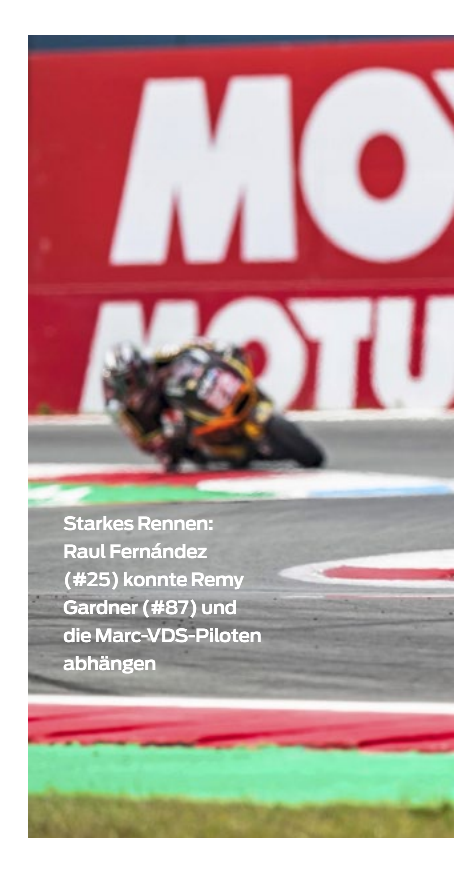
Von: **Imre Paulovits**

Er wirkte angespannt, doch Raul Fernández konnte die Ruhe bewahren, die nötig war, um sein überlegenes Tempo in einen Sieg umzumünzen. „Aki Ajo hatte mir eingebläut, dass ich ruhig bleiben soll“, erklärte der Moto2-Rookie nach seinem dritten Saisonsieg. „Ich habe aber in der zweiten Runde einen Fehler gemacht, bei dem ich viele Plätze verloren habe, da war es nicht gerade einfach, ruhig zu bleiben.“

Der 20-jährige Spanier hat derzeit kein leichtes Leben. Der Sturz auf dem Sachsenring nagte am Selbstvertrauen, und dass täglich neue Angebote aus der MotoGP kommen, hat die Situation auch nicht vereinfacht. „Wir haben uns am Dienstag mit ihm und seiner Familie in Mattighofen hingesetzt“, erzählt Pit Beirer. „Wir haben uns mit ihm über seine Karriere und seine Zukunftspläne unterhalten und da mal etwas Ruhe reingebracht. Wir haben ihn aufgezeigt, dass sowohl die Option Moto2 als auch MotoGP bei KTM für 2022 für ihn machbar ist und haben gemeinsam beschlossen, dass wir die Entscheidung noch etwas vertagen. Da habe ich schon erhofft, dass er wieder zu seiner alten Stärke zurückfindet, und er hat ein saustarkes Rennen geliefert.“

WM-Leader Remy Gardner, der es schließlich auf den zweiten Platz schaffte, zollte seinem Teamkollegen viel Respekt: „Raul war das ganze Wochenende schneller als ich, es war auch stark von ihm, wie er nach dem Ausritt wieder nach vorne gefahren ist.“ Als Dritter konnte sich Augusto Fernández über sein erstes Podium seit Misano 2019 freuen. „Wir haben sehr lange dafür arbeiten müssen, aber jetzt fühlt es sich umso schöner an“, so der 23-jährige Spanier.

Marcel Schrötter hatte im Qualifying Pech, dass ihm gelbe Flaggen einen besseren Startplatz als P14 vereitelten. Im Rennen fuhr er auf den neunten Platz vor. „Ich hatte einen guten Start und ebenso eine gute erste Runde. Ich habe aber mehrere kleinere Fehler gemacht. Darüber hinaus ist mir in der Erste-Gang-Kurve zweimal der Gang herausgesprungen, was mich schließlich den Anschluss nach vorne gekostet hat, und sonst hätten mich auch Vierge und Navarro nicht eingeholt“, so Schrötter. Sein Teamkollege Tony Arbolino kam nicht über die erste Runde. „Da war er aber schon in den Top-5, da hat er es etwas übertrieben. Das kann man ihm jetzt noch fast nicht übel nehmen“, konstatierte Teamchef Jürgen Lingg. ■



Starkes Rennen: Raul Fernández (#25) konnte Remy Gardner (#87) und die Marc-VDS-Piloten abhängen

Muss Valentino Rossi selber fahren?

VR46 hat einen Dreijahres-Vertrag mit Ducati für die MotoGP unterzeichnet. Der Hauptsponsor möchte gar, dass Valentino Rossi 2022 selbst in seinem Team fährt.

Von: **Imre Paulovits**

Ducati-MotoGP-Marketingchef Paolo Ciabatti hatte schon vor Wochen bestätigt, dass der Deal zwischen Ducati und Valentino Rossis VR46-Team so gut wie unter Dach und Fach ist, in Assen wurde er nun bestätigt. Der Vertrag läuft über drei Jahre, bislang ist für 2022 als Fahrer nur Luca Marini fix. „Es ist wahr, zunächst waren Aprilia, Ducati, Suzuki und Yamaha im Gespräch“, verrät Valentino Rossi. „Daraus haben sich schnell Ducati und Yamaha herauskristallisiert. Yamaha hat aber bereits das Werksteam und das Petronas-Team, mehr Motorräder bereitzustellen wäre ein Problem gewesen. Ducati hat uns sehr gute Konditionen geboten, wir haben ein gutes Verhältnis und sie unterstützen auch unsere VR46 Academy, so haben wir uns mit ihnen geeinigt.“

Es gab aber doch eine, auch für Rossi überraschende Wendung. Am Tag, als der Deal verkündet wurde, erklärte der Saudische Prinz Abdulaziz bin Abdullah bin Saud bin Abdulaziz Al Saud, dass er im nächsten Jahr gerne Valentino Rossi in seinem eigenen Team fahren sehen würde. Da das ganze Projekt von seiner Aramco-Gruppe finanziert wird, könnte Rossi nun in eine Zwangslage geraten. Der neunfache Weltmeister wollte in der Sommerpause entscheiden, ob er weitermacht, oder nach seiner 26. Grand-Prix-Saison den Helm an den Nagel hängt. Die erste Saisonhälfte verlief nicht nach Plan, und der Sturz im Rennen in Assen hat die Lage auch nicht verbessert. Bislang wurde Rossi von seinem Ehrgeiz getrieben, hoffentlich kann er frei entscheiden, wann er aufhört.

Das Transferkarussell wird durch den Bruch zwischen Maverick Viñales und Yamaha nun richtig in Fahrt kommen. Pit Beirer hat zumindest sichergestellt, dass Raul Fernández bei KTM bleibt, ob in der Moto2 oder in der MotoGP. Wer aber sonst wo unterkommt, darüber wird in den nächsten Wochen viel verhandelt werden. ■



PETRONAS

Valentino Rossi: Zukunft des Teams gesichert, seine eigene noch offen

ieß wieder um



POLARITY PHOTO

NACHRICHTEN

MOTORRAD-WM

Die WM wird dieses Jahr nicht nur in Europa stattfinden. Für den US-Lauf auf dem Circuit of the Americas bei Austin wurde der 3. Oktober als Termin eingeplant, zwei Wochen später, am 17. Oktober, soll im thailändischen Buriram gefahren werden, am 24. Oktober im australischen Phillip Island und am 31. Oktober in Sepang in Malaysia. Der Japan-GP in Motegi wurde endgültig abgesagt, auch der Argentinien-GP in Termas de Rìo Hondo ist sehr unwahrscheinlich.

MOTOGP

Franco Morbidelli, der sich beim Le-Mans-Grand-Prix beim Üben des Motorradwechsels das linke Knie verdreht hatte, ruinierte es sich beim Trainieren am Dienstag nach dem Sachsenring-GP endgültig. Der italienische Petronas-Yamaha-Pilot musste deshalb dem Assen-GP fernbleiben und ließ sich am Freitag in Bologna von Professor Maurilio Marcacci am Meniskus und den Kreuzbändern operieren. Nun muss er sich auf eine voraussichtliche Heilungszeit von acht Wochen einstellen. In Assen wurde er durch Superbike-WM-Pilot Garrett Gerloff ersetzt, der zuvor noch nie in Assen gefahren ist und sich mit der zwei Jahre alten Yamaha M1 als 17. richtig gut machte. Er steht nun sicher oben auf der Liste der möglichen nächstjährigen Yamaha-Piloten.

MOTO2

Tom Lüthi hatte nach den vielen Problemen der bisherigen Saison in Assen einen Lichtblick. Der 34-jährige Schweizer konnte sich direkt für Q2 qualifizieren und stellte die SAG-Kalex auf den zwölften Startplatz. Im Rennen holte er als 14. zwei Punkte. „Wir haben jetzt genau zur richtigen Zeit vor der Sommerpause einen großen Schritt nach vorn gemacht", freute sich Lüthi.

MOTO2-ERGEBNISSE

RENNERGEBNIS

Assen (NL) – 27. Juni 2021 9. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 109,008 km über 24 Runden à 4,542 km. 29 Fahrer gestartet, 24 gewertet. Wetter/Piste: trocken, Luft 23 Grad, Asphalt 31 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1.	Raul Fernández (E)	Kalex	24	39.01,832 min	1.36,690 min	25
2.	Remy Gardner (AUS)	Kalex	24	+1,066 sec	1.37,023 min	20
3.	Augusto Fernández (E)	Kalex	24	+1,265 sec	1.37,044 min	16
4.	Sam Lowes (GB)	Kalex	24	+1,879 sec	1.37,009 min	13
5.	Marco Bezzecchi (I)	Kalex	24	+8,329 sec	1.37,184 min	11
6.	Ai Ogura (J)	Kalex	24	+10,960 sec	1.37,165 min	10
7.	Jorge Navarro (E)	Boscoscuro	24	+13,993 sec	1.37,301 min	9
8.	Xavi Vierge (E)	Kalex	24	+16,052 sec	1.37,302 min	8
9.	Marcel Schrötter (D)	Kalex	24	+16,094 sec	1.37,580 min	7
10.	Celestino Vietti (I)	Kalex	24	+17,585 sec	1.37,336 min	6
11.	Somkiat Chantra (T)	Kalex	24	+18,286 sec	1.37,404 min	5
12.	Albert Arenas (E)	Boscoscuro	24	+18,812 sec	1.37,521 min	4
13.	Stefano Manzi (I)	Kalex	24	+19,273 sec	1.37,514 min	3
14.	Thomas Lüthi (CH)	Kalex	24	+19,649 sec	1.37,547 min	2
15.	Bo Bendsneyder (NL)	Kalex	24	+22,162 sec	1.37,507 min	1
16.	Cameron Beaubier (USA)	Kalex	24	+22,223 sec	1.37,534 min	–
17.	Alonso Lopez (E)	Boscoscuro	24	+25,569 sec	1.37,867 min	–
18.	Jake Dixon (GB)	Kalex	24	+26,245 sec	1.37,544 min	–
19.	Nicolò Bulega (I)	Kalex	24	+27,323 sec	1.37,786 min	–
20.	Marcos Ramírez (E)	Kalex	24	+27,463 sec	1.37,647 min	–
21.	Simone Corsi (I)	MV Agusta	24	+27,638 sec	1.37,755 min	–
22.	Manuel Gonzalez (E)	MV Agusta	24	+35,908 sec	1.37,928 min	–
23.	Hafizh Syahrin (MAL)	NTS	24	+38,517 sec	1.38,262 min	–
24.	Barry Baltus (B)	NTS	24	+46,728 sec	1.38,357 min	–
	Nicht gewertet:					
	Áron Canet (E)	Boscoscuro	19	+5 Runden	1.37,549 min	–
	Fabio Di Giannantonio (I)	Kalex	19	+5 Runden	1.37,269 min	–
	Joe Roberts (USA)	Kalex	7	+17 Runden	1.37,922 min	–
	Lorenzo Dalla Porta (I)	Kalex	0	+24 Runden	–	–
	Tony Arbolino (I)	Kalex	0	+24 Runden	–	–

WM-STAND FAHRER

	Fahrer	Punkte
1.	Gardner	184
2.	R. Fernández	153
3.	Bezzecchi	128
4.	Lowes	99
5.	Di Giannantonio	73
6.	Schrötter	66
7.	Canet	55
8.	A. Fernández	50
9.	Vierge	50
29.	Lüthi	4

WM-STAND KONSTRUKTEURE

	Hersteller	Punkte
1.	Kalex	225
2.	Boscoscuro	81
3.	MV Agusta	10
4.	NTS	10

WM-STAND TEAMS

	Team	Punkte
1.	Red Bull KTM Ajo	337
2.	Sky Racing Team VR46	150
4.	Liqui Moly IntactGP	96

STARTAUFSTELLUNG

	Fahrer	Zeit
1.	R. Fernández	1.36,356 min
2.	Gardner	1.36,542 min
3.	Lowes	1.36,686 min
4.	Canet	1.36,765 min
5.	Garzo	1.36,802 min
6.	Ogura	1.36,804 min
7.	Navarro	1.36,816 min
8.	A. Fernández	1.36,884 min
9.	Dalla Porta	1.36,951 min
10.	Arbolino	1.37,007 min
11.	Vietti	1.37,023 min
12.	Lüthi	1.37,079 min
13.	Bendsneyder	1.37,118 min
14.	Schrötter	1.37,147 min
15.	Di Giannantonio	1.37,230 min
16.	Arenas	1.37,235 min
17.	Bezzecchi	1.37,249 min
18.	Chantra	1.37,373 min
19.	Roberts	1.37,041 min
20.	Ramirez	1.37,054 min
21.	Corsi	1.37,063 min
22.	Dixon	1.37,171 min
23.	Manzi	1.37,181 min
24.	Vierge	1.37,236 min
25.	Beaubier	1.37,261 min
26.	Bulega	1.37,281 min
27.	Lopez	1.37,299 min

Moto3

Dennis Foggia beschert Leopard zw



Buntes Spitzentrio: Dennis Foggia (#7) vor Sergio García (#11) und Romano Fenati (#55)

MOTOGP

Dennis Foggia war auf der Leopard-Honda der stärkste Fahrer des Rennens und brachte sie auch als Erster ins Ziel. Romano Fenati bescherte Max Biaggi ein besonderes Geburtstagsgeschenk.

Von: **Dian Sulistiyowati**

Da standen zwei auf dem Siegerpodest, die sich richtig gut leiden können. Dennis Foggia und Romano Fenati kennen sich noch aus gemeinsamen VR46-Zeiten, und sie hatten sich im Parc fermé, auf dem Siegerpodest, aber auch noch in der anschließenden Pressekonferenz viel zu sagen. „Es war nicht leicht, sich das ganze Rennen über vorne zu halten", gab Foggia zu. „Ich wusste aber, dass ich an einigen Stellen einen Vorteil hatte, und so war es mein Ziel, hier zu gewin-

Moto3

Filip Salac fährt wieder für das Prüstel-Team

Wenn Ryusei Yamanaka beim letzten Rennen vor der Sommerpause auch punktelos blieb, kann das Prüstel-Team aufatmen: Mit Filip Salac wurde ein bereits bekannter, guter zweiter Fahrer verpflichtet.

In FP3 wurde Yamanaka in einen Unfall verwickelt, so kam er nicht ins Q2, und auch von Q1 kam er nicht weiter. So musste er von Startplatz 22 ins Rennen gehen. Dann musste er noch eine Longlap-Penalty abbüßen, und so war schließlich nicht mehr als P17 drin. „Ich hatte keine gute Pace, sodass ich mich leider nicht in der Spitzengruppe halten konnte. Jetzt habe ich Sommerpause, um meine Gedanken neu zu ordnen", so der 19-jährige Japaner. Das sächsische Team geht nun trotz der Tragödie um Jason Dupasquier beruhigt in die Sommerpause. Der 19-jährige Tscheche Filip Salac, der bereits 2019 für sie gefahren war und sich seither zu einem Top-Piloten entwickelt hat, war trotz seines Podestplatzes in Le Mans unzufrieden mit dem Snipers-Team, so hat er dort gekündigt und wird ab dem ersten Rennen auf dem Red Bull Ring wieder bei Prüstel fahren. ■ IP



XXX

Filip Salac: Wieder bei Prüstel

Northern Talent Cup

Es geht auch hier nur

Alles läuft zugunsten des Tschechen Jakub Gurecky. Er musste in Assen nicht einmal gewinnen, um seine Führungsposition zu verteidigen. Mit Niklas Kitzbichler zeigte sich ein Österreicher auf dem Siegerpodest.

Acht Teilnehmer kämpften im ersten Rennen bis zur letzten Runde um den Samstags-Sieg. Und das bei typischem Assen-Wetter. Kurz vor dem Start schüttete es noch schnell vom Himmel. Die Junioren rückten mit Regenreifen aus, am Ende des Rennens war die Strecke trocken. Lorenz Luciano aus Belgien siegte nach 15 Runden mit einem Vorsprung von 0,044 Sekunden vor dem Tschechen Stepan Zuda. Tabellenleader Gurecky wurde Dritter. Der Deutsche Korbinian Brandl fuhr von der 19. Startposition auf den 11. Platz nach vorn und war ganz überrascht über die vielen Körperkontakte mit anderen Fahrern, zog daraus aber seine Lehren. Zwölfter wurde Noel Willemsen, der unmittelbar vor Assen aus dem Team Prüstel GP zur MCA-Truppe wechselte. Prüstel präsentierte in Assen allerdings mit Phil Urlaß schon wieder einen neuen Fahrer, für den der NTC aber noch absolutes Neuland war.
Den Laufsieg am Sonntag sicherte sich Rossi Moor. Gegen den Ungarn war an diesem Tag kein Kraut gewachsen. Dahinter brannte die Luft. Niklas Kitzbichler duellierte sich dort mit Gurecky, der den Kürzeren zog. Der Österreicher hatte sich um nur 0,009 Sekunden gegen ihn durchgesetzt. In die Verfolgergruppe war auch Valentino Herrlich verstrickt. Der mit zwölf Jahren zweitjüngste NTC-Teilnehmer schied aber unverschuldet auf den letzten Metern aus. Zwischendurch hatte er

eiten Saisonsieg

nen und wichtige Punkte für die Weltmeisterschaft zu sammeln. Viele Fahrer haben an diesem Wochenende Strafen bekommen, das wollten wir nicht ungenutzt lassen. Ich muss aber auch Romano Fenati beglückwünschen, der trotz zweier Longlap-Strafen noch aufs Podest fuhr.“

Fenati versteckte seine Freude nicht. „Nach diesen zwei langen Runden aufs Podest zu fahren, ist für mich wie ein Sieg“, so der 25-jährige Italiener, der mit nunmehr 27 Podestplätzen der mit Abstand erfolgreichste Moto3-Pilot der Geschichte ist. „Ich habe mich das ganze Wochenende sehr stark gefühlt, wir haben einen weiteren Schritt am Motorrad gemacht und es hat viel Spaß gemacht, es zu fahren.“ Auch Sergio García, der die GasGas wieder auf das Podest fuhr, war zufrieden. „Foggia war auf den Geraden zu schnell für mich, so sind diese 20 Punkte sehr wichtig für mich, weil ich Acosta so in der Tabelle etwas nähergekommen bin.“

Doch der WM-Leader hatte in Assen wieder ein Stück mehr Heldengeschichte geschrieben. In FP3 rutschte ihm in seiner schnellen Runde in der Zielkurve das Hinterrad weg, der 16-Jährige stürzte und wurde vom nachfolgenden Riccardo Rossi überfahren. Zwar konnten beide nach einigen Schmerzsekunden wieder aufstehen, aber Acosta wurde mit Schmerzen im Bereich des oberen Rückens ins Krankenhaus eingeliefert. Am Vormittag verließ er das Krankenhaus, und weil er sich für Q2 qualifiziert hatte, konnte er von Startplatz 18 ins Rennen gehen. Von dort fuhr er in die Spitzengruppe vor, und wenn er dem Spitzentrio zum Schluss auch nicht folgen konnte, wurde er immerhin Vierter. „Das waren wichtige 13 Punkte“, meinte er hinterher völlig erschöpft.

Romano Fenati blieb munter. „Max Biaggi wurde gestern 50, er hat daheim mit seiner Familie gefeiert. Aber jetzt werden wir sicher noch zusammen feiern.“ ■

um Tausendstel

sogar auf Podiumskurs gelegen. Weil Herrlich nicht ins Ziel kam, wurde Dustin Schneider bester Deutscher. Auch er war zu Beginn in der Führungsgruppe gewesen, wurde dann aber abgedrängt und verlor an Boden. Schneider überholte zwei Gegner, machte einen Fehler und fiel erneut zurück. So kam zum Schluss ein elfter Platz heraus – vor dem 0,036 Sekunden später eintreffenden Willemsen. Bis Anfang August ruhen die Kopf-an-Kopf-Duelle der Junioren jetzt. Der NTC ist in die Sommerpause gerollt. Vom 6.–8. August geht es auf dem Red Bull Ring weiter. ■ AWI

CUP-STAND

	Fahrer	Punkte
1.	Jakub Gurecky (CZ)	172
2.	Lorenzo Luciano (B)	133
5.	Niklas Kitzbichler (A)	80
7.	Lenoxx Phommara (CH)	70
14.	Noel Willemsen (D)	26



ADAC MOTORSPORT

Valentino Herrlich mit Podiumschance



ADAC MOTORSPORT

Dustin Schneider kämpft um Anschluss

MOTO3-ERGEBNISSE

RENNERGEBNIS

Assen (NL) – 27. Juni 2021 9. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 99,924 km über 22 Runden à 4,542 km. 27 Fahrer gestartet, 25 gewertet. Wetter/Piste: trocken, Luft 23 Grad, Asphalt 31 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Punkte
1.	Dennis Foggia (I)	Honda	22	37.35,287 min	1.41,759 min	25
2.	Sergio García (E)	GasGas	22	+0,078 s	1.41,694 min	20
3.	Romano Fenati (I)	Husqvarna	22	+0,207 s	1.41,660 min	16
4.	Pedro Acosta (E)	KTM	22	+1,352 s	1.41,618 min	13
5.	Tatsuki Suzuki (J)	Honda	22	+1,445 s	1.41,733 min	11
6.	John McPhee (GB)	Honda	22	+1,510 s	1.41,664 min	10
7.	Darryn Binder (ZA)	Honda	22	+1,338 s	1.41,727 min	9
8.	Gabriel Rodrigo (RA)	Honda	22	+9,095 s	1.41,885 min	8
9.	Xavier Artigas (E)	Honda	22	+9,140 s	1.41,949 min	7
10.	Jeremy Alcoba (E)	Honda	22	+10,383 s	1.42,276 min	6
11.	Stefano Nepa (I)	KTM	22	+13,503 s	1.41,632 min	5
12.	Izan Guevara (E)	GasGas	22	+13,555 s	1.42,104 min	4
13.	Kaito Toba (J)	KTM	22	+21,057 s	1.42,112 min	3
14.	Niccolò Antonelli (I)	KTM	22	+22,090 s	1.42,002 min	2
15.	Deniz Öncü (TR)	KTM	22	+27,036 s	1.42,410 min	1
16.	Elia Bartolini (I)	KTM	22	+35,745 s	1.43,054 min	-
17.	Ryusei Yamanaka (J)	KTM	22	+35,801 s	1.43,116 min	-
18.	Riccardo Rossi (I)	KTM	22	+35,811 s	1.42,814 min	-
19.	Alberto Surra (I)	KTM	22	+35,879 s	1.42,683 min	-
20.	Jaume Masiá (E)	KTM	22	+45,670 s	1.42,916 min	-
21.	Lorenzo Fellon (F)	Honda	22	+1.03,492 min	1.43,645 min	-
22.	Joel Kelso (AUS)	KTM	22	+1.03,552 min	1.43,580 min	-
23.	Yuki Kunii (J)	Honda	22	+1.03,769 min	1.43,526 min	-
24.	Andi Farid Izdihar (RI)	Honda	22	+1.03,979 min	1.43,119 min	-
25.	Takuma Matsuyama (J)	Honda	22	+1.04,137 min	1.42,903 min	-
	nicht gewertet:					
	Adrian Fernández (E)	Husqvarna	13	+9 Runden	1.42,655 min	-
	Andrea Migno (I)	Honda	10	+12 Runden	1.42,028 min	-

WM-STAND FAHRER

	Fahrer	Punkte
1.	Acosta	158
2.	García	110
3.	Foggia	86
4.	Fenati	80
5.	Masia	72
6.	Binder	69
7.	Antonelli	67
8.	Rodrigo	59
19.	Dupasquier	27
27.	Kofler	7

WM-STAND MARKEN

	Marke	Punkte
1.	KTM	190
2.	Honda	178
3.	GasGas	122
4.	Husqvarna	84

WM-STAND TEAMS

	Team	Punkte
1.	Red Bull KTM Ajo	230
2.	Gaviota GasGas Aspar Team	146
3.	Indonesian Gresini Racing Moto3	117
4.	Leopard Racing	116
5.	Petronas Sprinta Racing	106
6.	Rivacold Snipers Team	93
7.	Sterilgarda Max Racing Team	90
11.	CarXpert PrüstelGP	55

STARTAUFSTELLUNG

	Fahrer	Zeit
1.	Alcoba	1.41,194 min
2.	Fenati	1.41,406 min
3.	Foggia	1.41,472 min
4.	García	1.41,473 min
5.	Toba	1.41,479 min
6.	Rodrigo	1.41,534 min
7.	Antonelli	1.41,667 min
8.	Binder	1.41,755 min
9.	Artigas	1.41,878 min
10.	Masia	1.42,003 min
11.	McPhee	1.42,043 min
12.	Suzuki	1.42,056 min
13.	Guevara	1.42,194 min
14.	Fellon	1.42,388 min
15.	Öncü	1.42,392 min
16.	Bartolini	1.42,526 min
17.	Migno	1.42,539 min
18.	Acosta	1.42,357 min
19.	Kelso	1.42,941 min
20.	Kunii	1.43,011 min
21.	Fernández	1.43,162 min
22.	Yamanaka	1.43,186 min
23.	Matsuyama	1.43,258 min
24.	Izdihar	1.44,320 min
25.	Nepa	1.42,486 min
26.	Rossi	1.42,570 min
27.	Surra	1.43,610 min



Tulovic super

Erste Runde: Lukas Tulovic (#3) führt vor Eric Granado (#51)

TECH3

Mit dem fünften Platz brachte Lukas Tulovic seine beste MotoE-Platzierung der Saison ins Ziel. Dominique Aegerter hingegen stürzte, er konnte zwar weiterfahren, kam aber nicht mehr in die Punkte.

Von: **Imre Paulovits**

Der 21-jährige Eberbacher Lukas Tulovic hatte in Assen richtig Aufwind. In der E-Pole war es einzig der Brasilianer Eric Granado, der wie immer blitzschnell mit der Energica war und dem Deutschen noch die Pole-Position wegschnappen konnte. Dann hatte Tulovic einen richtig guten Start, und für anderthalb Runden führte er das Feld der Elektro-Renner an. Doch hinter ihm braute sich Unheil zusammen: Dominique Aegerter hatte in der ersten Runde einen bösen Hinterradrutscher, und als er versuchte, die Lücke zu schließen, die dadurch an der Spitze entstanden war, überbremste er sein Vorderrad und kippte in den Kies der Schikane vor dem Ziel. „Wir standen nur an der Box und wunderten uns", meinte Teamchef Jürgen Lingg hinterher. „Normalerweise unterlaufen dem Domi solche Fehler nicht. Er hat immer gesagt, dass der Michelin-Vorderreifen fast kein Limit hat. Jetzt weiß er zumindest, wo das Limit liegt."

Ausreichend fit

Aegerter konnte dank seiner Fitness das 260 Kilo schwere E-Bike aus dem Kies heben und weiterfahren, doch wenn seine Rundenzeiten auch so schnell waren wie die der Spitze, weil kein weiterer Fahrer umkippte, musste er sich mit dem 18. Platz zufriedengeben, und so schrieb er den ersten Nuller dieser Saison. „Ich habe gepusht, weil ich unbedingt vorne dranbleiben wollte", gestand Aegerter. „Da bin ich beim Bremsen auf die weiße Linie gekommen und mir ist in der Schikane das Vorderrad eingeklappt. Dabei war ich das ganze Wochenende eigentlich gut mit dabei, hatte immer ein gutes Gefühl und es hat nie viel zur Spitze gefehlt. So wollte ich nach dem Rutscher auf der Gegengeraden die vordere Gruppe nicht verlieren."

Lukas Tulovic wurde zwar in der zweiten Runde von Granado von der Spitze verdrängt, und auch Jordi Torres, Alessandro Zacchone und Matteo Ferrari schafften es noch an ihm vorbei und auch Mattia Casadei überholte ihn, doch in der letzten Runde gab Tulovic alles und erkämpfte sich noch den fünften Platz. Danach war er äußerst gut aufgelegt. „Ich hatte einen unglaublichen Start, und es war ein tolles Gefühl, die ersten anderthalb Runden zu führen", strahlte der Tech3-Pilot. „Als mich Granado dann überholt hat, habe ich den Rhythmus verloren, und so konnten gleich noch drei an mir vorbei. Ich war dann mitten in der Gruppe, jeder griff jeden an, und weil es ständig Blockpasses gab, haben wir viel Zeit verloren. Es war schon ein verrücktes Rennen, und wenn ich in der zweiten Runde nicht so viele Plätze verloren hätte, hätte ich vielleicht um das Podest kämpfen können. So ist P5 fast noch ein wenig enttäuschend für mich, denn wir hatten das Potential für mehr. Mein Team hat einen Superjob gemacht, in Österreich werden wir weiterkämpfen."

Eric Granado konnte zum Schluss den nötigen Vorsprung rausfahren, sodass ihn Jordi Torres und Cup-Leader Alessandro Zacchone nicht mehr angreifen konnten. „Es hat sehr viel Spaß gemacht mit der MotoE in Assen", gab der Sieger zu, und die beiden Nächstplatzierten konnten dem nur zustimmen. „Das Schwierigste mit dem schweren Motorrad ist das Bremsen, und weil hier in Assen die Kurven ineinanderfließen, macht das Motorrad bei dem Grip der Reifen unheimlich Spaß. Es war eine gute Idee, Assen in den Kalender aufzunehmen." ■

ERGEBNIS

Assen (NL): 27. Juni 2021

	Fahrer	Zeit/Rkstd.
1.	Eric Granado (BR)	12.10,143 min
2.	Jordi Torres (E)	+0,844 s
3.	Alessandro Zaccone (I)	+0,925 s
4.	Matteo Ferrari (I)	+1,518 s
5.	Lukas Tulovic (D)	+2,656 s
6.	Mattia Casadei (I)	+2,692 s
7.	Fermín Aldeguer (E)	+2,742 s
8.	Hikari Okuba (J)	+4,728 s
9.	Yonny Hernandez (CO)	+4,715 s
18.	Dominique Aegerter (CH)	+50,109 s

CUP-STAND

1.	Zaccone	70 Punkte
2.	Torres	63
3.	Granado	53
4.	Aegerter	53
5.	Casadei	43
6.	Pons	42
7.	Ferrari	40
8.	Hernandez	34
9.	Tulovic	28
10.	Okubo	24

GLÄNZEL

Dominique Aegerter: MotoE-Gewichtheben



MICHELIN

Eric Granado (#51) konnte sich in Führung setzen …



MICHELIN

… und seinen zweiten Saisonsieg feiern

Sidecar-WM

Brodelnde Kiste

In der Sidecar-WM ist alles zusammenrückt. Nur Markus Schlosser reißt aus.

Von: **Anke Wieczorek**

Vor ein paar Jahren wurde es noch für schier unmöglich gehalten, mit einem Gespann auf dem Pannoniaring eine Rundenzeit unter 1.58 Minuten zu schaffen. Am vergangenen Wochenende gehörte das fast schon zum guten Ton bei Markus Schlosser/Marcel Fries, Pekka Päivärinta/Ilse de Haas, Todd Ellis/Emmanuelle Clement und Tim Reeves/Kevin Rousseau.

Das erste Rennen war wie eine Pralinenschachtel – man wusste nicht, was kommt. Die Reifen spielten in der ungarischen Sonne eine Hauptrolle. Päivärinta übernahm nach dem Start die Spitze. Reeves löste ihn ab, schied aber in der achten Runde mit kaputter Wasserpumpe aus. Das Rennen gewann letztlich Schlosser, der seine Reifen geschont hatte. Im zweiten Rennen musste er sich Reeves um 0,052 Sekunden geschlagen geben.

Schlosser war schon auf der Heimfahrt, als ihm mitgeteilt wurde, dass der Multi-Weltmeister disqualifiziert worden war: Bei den drei Erstplatzierten waren die Motoren überprüft worden. Reeves Nockenwelle war nicht korrekt. Also war Schlosser der Sieger und Reeves raus. Die beiden können einander nicht leiden, aber trotz gewachsenem Punktepolster wird Schlosser den Briten so schnell nicht abwimmeln können, schon gar nicht im Rennen. „Wie er am Start nach vorn schießt, das muss man ihm echt anerkennen. Da ist er ein Phänomen“, so der Schweizer, mit 95 Punkten vor Ellis (72) und Päivärinta (65), Reeves hat 36. ■



SCHLOSSER

Nr. 3 gewinnt: Fährt Markus Schlosser jetzt auch dem WM-Titel entgegen?

Superbike-WM

Razgatlioglu schnell

Den zweitägigen Test in Navarra beendete Yamaha-Werkspilot Toprak Razgatlioglu als Schnellster. Jonas Folger arbeitete weiter an der BMW M 1000 RR.

Von: **Imre Paulovits**

Letzte Woche testeten die Werksteams von BMW, Kawasaki und Yamaha in Navarra, wo die Superbike-WM vom 20. bis 22. August erstmals gastieren wird. Dabei wechselten sich die beiden Yamaha-Piloten Toprak Razgatlioglu und Garrett Gerloff bei den Spitzenzeiten ab, zum Schluss lagen sie und Weltmeister Jonathan Rea innerhalb von einer Zehntelsekunde.

Es gab so einiges zu lernen auf der neuen Strecke. So lag der Spritverbrauch höher als zunächst gedacht, sowohl Razgatlioglu als auch Andrea Locatelli blieben mit leerem Tank liegen. Kohta Nozane hatte einen Sturz, der ihm einen Knochenriss im rechten Mittelfinger einbrachte. Auch Alex Lowes hatte mit der Kawasaki nicht weniger als drei Stürze wegzustecken.

BMW brachte einen neuen Rahmen mit, dazu wurde weiter an der Abstimmung der M 1000 RR gearbeitet. Michael van der Mark, Tom Sykes und Jonas Folger belegten die Plätze 6 bis 8 in der Zeitentabelle und fanden jede Menge neue Möglichkeiten am Fahrwerk. ■



WORLDSBK

Toprak Razgatlioglu: Schnellster, aber einmal ohne Sprit liegen geblieben

NACHRICHTEN

SUPERBIKE-WM
Vom 6.–8. August gastiert die Superbike-WM erstmals auf der tschechischen Strecke von Most, unweit der Grenze zu Sachsen. Dabei wird nach derzeitigem Stand erstmals das Limit an Zuschauern aufgehoben, so haben Fans in unbegrenzter Zahl Zugang zu allen Plätzen rund um die 4212 Meter lange Strecke, soweit sie einen negativen PCR oder Antigen-Schnelltest vorlegen können.

SUPERSPORT-WM
Dominique Aegerter dominierte die Zeiten der in Navarra anwesenden Supersport-Piloten. Der Schweizer fuhr 93 Runden, testete Federelemente, Kupplungen und arbeitete mit dem Ten-Kate-Team an der Abstimmung der Elektronik. Wenn die Supersport-WM am Wochenende in Donington auch nicht fährt, hat Aegerter in der Sommerpause der MotoE ein Monster-Programm zu absolvieren: „Wir werden ein oder zwei Tage in Most testen und noch ein oder zwei Tage in Magny-Cours. Wir haben die Chance auf den Titel, und das Team arbeitet mit Hochdruck daran, die Yamaha R6 weiter zu optimieren.“

SUPERBIKE-WM
Der Italiener Samuele Cavalieri und Pedercini Racing haben sich nach nur drei Rennwochenenden getrennt. In Donington wird Lokalheld Luke Mossey die Kawasaki ZX-10RR des Teams fahren. Neu ist der 28-jährige Brite in dem italienischen Team nicht. Er übernahm bereits 2018 den Platz von Yonny Hernandez für die Runde in Donington.

IDM
Ab der nächsten IDM-Runde gibt es ein neues Safety- und Medical-Car, das für die Sicherheit der Fahrer sorgen soll. Wie in der Motorrad-WM wird ein 500 PS starker BMW M4 GTS das Feld von hinten überwachen und den Rennarzt zu den Unfallstellen bringen.



ARCHER

Die „Big Six“: #61 Prado, #77 Lupino, #41 Jonass, #3 Febvre, #84 Herlings, # 222 Cairoli

Duell mit dem „Alten“

Runde 2 der Motocross-WM im englischen Matterley Basin gewann in unnachahmlicher Manier KTM-Superstar Tony Cairoli. Honda-Kontrahent Tim Gajser staunte zwar kurz, konterte aber spektakulär und baute seine WM-Führung aus. MX2-Champion Tom Vialle musste verletzt passen, den Tagessieg kassierte Landsmann Maxime Renaux.

Von: **Frank Quatember**

An einem nahezu perfekten letzten Sonntag im Juni hatten 4000 Fans das große Glück, auf der fantastischen Hartbodenstrecke in Matterley Basin einen denkwürdigen Renntag der Motocross-WM zu erleben. Bereits im Zeittraining war zu ahnen, dass Multichampion Tony Cairoli Großes plante. Der schmächtige Italiener brannte die schnellste Runde hin und wie die Feuerwehr legte Tony nach dem charakteristischen Downhill-Start im ersten Finallauf der MXGP-Klasse los. Wie oft folgte im Windschatten sein Alter Ego Jorge Prado, während Titelverteidiger Gajser am Start schwächelte und sich im Rennen eher auf die WM-Tabelle, sprich auf die Verfolgung des vor ihm liegenden Jeffrey Herlings konzentrierte. Und so hatte das italienisch-spanische Duo Cairoli/Prado an der Spitze nicht die geringste Mühe, den Doppelsieg nach Hause zu fahren. Den Lauf perfekt aus KTM-Sicht machte schließlich noch Herlings als Laufdritter, ein echter Coup.

Duell hinter Febvre

Kawasaki-Pilot Romain Febvre vermasselte zunächst den Start, fand aber schnell seinen Rhythmus. Der französische Edeltechniker scheiterte aber letztlich an der lettischen Wand Pauls Jonass, an dem kein Vorbeikommen war, und wurde Siebter. Das fuchste Febvre ungemein und so prügelte er nach dem Start zum zweiten Lauf der 450er seine Kawasaki brutal aus dem Gatter zum Holeshot. Sofort entwickelte sich ein

> Prado hatte Cairoli am Hinterrad, und es kam fast zur Katastrophe, als die beiden Hitzköpfe in der Luft nur um Haaresbreite einen Crash vermeiden konnten.

unglaublich intensiver Kampf um die Plätze an Febvres Hinterrad zwischen Prado und Cairoli. Und wie aus dem Nichts tauchte Tim Gajser plötzlich auf und zog am verdutzten Tony Cairoli vorbei, Sekunden später tat es dem Slowenen Jeffrey Herlings gleich. Cairoli war nun Fünfter, aber was heißt das schon? Der Mann, der seit 2007(!) 450er-WM-Läufe gewinnt, legte einfach einen Zahn zu, mit 35 Jahren. Hinter Febvre kam es aber zunächst zum dramatischen Duell Gajser gegen Prado. Beide riskierten Kopf und Kragen, am Ende setzte sich der Slowene durch. Prado hatte nun Cairoli am Hinterrad, und es kam beinahe zur Katastrophe, als die beiden Hitzköpfe in der Luft nur um Haaresbreite einen Crash vermeiden konnten. Das Adrenalin beim Italiener war nun so hoch, dass er mit der Werks-KTM wie entfesselt erneut an Gajser heranfuhr, der eigentlich an der Verfolgung des führenden Febvre arbeitete. Doch die Zeit für den Laufsieg ging Cairoli aus, und so kam es in der Schlussphase noch zu einem epischen Duell um den Sieg. „Ich hatte keine Tear-offs mehr und musste bis zur letzten Runde mit dem Angriff warten“, erklärte Gajser sein Zögern. Der Slowene passierte den verzweifelt kämpfenden Franzosen in der Schlussrunde, eine wahrlich weltmeisterliche Vorstellung!

Tony Cairoli bleibt

Cairoli sicherte Rang 3 im Ziel und damit den Tagessieg. Nach wie vor gilt: Die Jahre vergehen, doch Tony Cairoli bleibt. Nach dem Pech beim Auftakt in Russland zeigte der Altmeister also, dass er willens und in der Lage ist, das Ziel Titel Nummer 10 anzugehen. Tagesdritter wurde Jeffrey Herlings, der im Ziel betonte, dass er vor allem auf Nummer



ARCHER

Der alte Mann und die KTM: GP-Sieger Tony Cairoli


YAMAHA

MX2-Titelkandidat für Yamaha: Maxime Renaux

sicher fährt. Doch ob das reicht, um Weltmeister zu werden? Jeremy Seewer, Yamaha-Factory-WM-Pilot, erreichte Platz 7 in der Tagestabelle. „Das Ziel Top 5 habe ich nicht ganz erreicht, aber der zweite Lauf war ein Schritt in diese Richtung“, schilderte der Schweizer seinen Arbeitstag.

Jacobi: Himmel und Hölle

„Ich konnte sehr gut mit Herlings mithalten. Die Strecke war ungewöhnlich trocken, wegen der Regen-Vorhersage wurde kaum gewässert.“

Der deutsche Honda-Pilot Henry Jacobi erlebte in Matterley Basin Himmel und Hölle. Der Thüringer startete zweimal sensationell in den Top 5, legte aber in Lauf 1 noch in der Startrunde einen heftigen Abflug hin. Mit starken Prellungen trat er dennoch zum zweiten Lauf an und erkämpfte sich einen richtig guten Platz 14.

Wenn Teammanager Dirk Gruebel (KTM) kurz vor dem Rennen etwas zu verkünden hat, kann das nichts Gutes bedeuten. Der Westernhausener gab bekannt, dass Weltmeister Tom Vialle sich unter der Woche im Training an der Hand verletzt hatte und ein Start unmöglich war. Auch die Teilnahme am nächsten WM-Lauf in Maggiora am kommenden Sonntag ist damit extrem gefährdet.

Beim Start zum ersten Lauf nutzte Maxime Renaux entschlossen die Chance zum Startsieg – hauchdünn vor Simon Längenfelder (GasGas). Der Yamaha-Pilot fuhr den Sieg nach Hause, während WM-Leader Ruben Fernandez eine starke Aufholjagd zeigte und den auf Platz 2 liegenden Mathys Boisrame in der letzten Kurve knackte. Lauf 2 begann mit einem deutschen Achtungszeichen: dem Holeshot für Simon Längenfelder. Nach Rang 6 in Lauf 1 zeigte der 17-Jährige erneut eine tolle Leistung und wurde Fünfter. Der Laufsieg ging überraschend an den jungen Italiener Mattia Guadagnini auf Red Bull KTM. Der Kampf um Platz 3 tobte zwischen Renaux und dem tapferen René Hofer (KTM), der im ersten Lauf unglücklich punktlos blieb. Im Schlussspurt setzte sich der Franzose durch und gewann damit die Tageswertung. Das Red Plate des WM-Führenden aber bekam der Spanier Fernandez, während der Hofer Simon Längenfelder nach zwei WM-Läufen auf dem sehr guten siebten Platz liegt. ■

MX-GP GROSSBRITANNIEN / MXGP

Matterley Basin (GB): 27. Juni, 2. WM-Lauf, Wetter: bewölkt, 18 Grad. **1. Lauf:** 35 Fahrer gestartet, 34 gewertet, 14 Runden à 2,240 km (= 31,360 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Antonio Cairoli (I)	KTM	14	36.02,691 min = 52,202 km/h
2.	Jorge Prado (E)	KTM	14	+ 7,922 s
3.	Jeffrey Herlings (NL)	KTM	14	+ 10,502 s
4.	Tim Gajser (SLO)	Honda	14	+ 12,831 s
5.	Glenn Coldenhoff (NL)	Yamaha	14	+ 15,617 s
6.	Pauls Jonass (LV)	GasGas	14	+ 16,646 s
7.	Romain Febvre (F)	Kawasaki	14	+ 18,008 s
8.	Jeremy Seewer (CH)	Yamaha	14	+ 28,312 s
10.	Arnaud Tonus (CH	Yamaha	14	+ 39,569 s
20.	Valentin Guillod (CH)	Yamaha	14	+ 1.10,823 min

MX-GP GROSSBRITANNIEN / MXGP

Matterley Basin (GB): 27. Juni, 2. WM-Lauf, Wetter: bewölkt, 18 Grad. **2. Lauf:** 35 Fahrer gestartet, 35 gewertet, 14 Runden à 2,240 km (= 31,360 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Tim Gajser (SLO)	Honda	14	36.18,266 min = 51,828 km/h
2.	Romain Febvre (F)	Kawasaki	14	+ 1,468 s
3.	Antonio Cairoli (I)	KTM	14	+ 15,489 s
4.	Jeffrey Herlings (NL)	KTM	14	+ 21,730 s
5.	Jeremy Seewer (CH)	Yamaha	14	+ 24,350 s
6.	Pauls Jonass (LV)	GasGas	14	+ 32,300 s
7.	Jorge Prado (E)	KTM	14	+ 41,289 s
14.	Henry Jacobi (D)	Honda	14	+ 53,953 s
19.	Arnaud Tonus (CH)	Yamaha	14	+ 1.16,515 min
22.	Valentin Guillod (CH)	Yamaha	14	+ 1.22,635 min

WM-STAND MXGP

1.	Tim Gajser	93 Punkte
2.	Jeffrey Herlings	78
3.	Romain Febvre	73
4.	Antonio Cairoli	65
5.	Jorge Prado	61
6.	Jeremy Seewer	60
7.	Alessandro Lupino (I)	54
8.	Pauls Jonass	50
12.	Arnaud Tonus	31
22.	Henry Jacobi	7

1.	Honda	93 Punkte
2.	KTM	87
3.	Kawasaki	73

MX-GP GROSSBRITANNIEN / MX2

Matterley Basin (GB): 27. Juni, 2. WM-Lauf, Wetter: bewölkt, 18 Grad. **1. Lauf:** 34 Fahrer gestartet, 34 gewertet, 14 Runden à 2,240 km (= 31,360 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Maxime Renaux (F)	Yamaha	14	37.905,389 min = 50,731 km/h
2.	Ruben Fernandez (E)	Honda	14	+ 2,590 s
3.	Mathys Boisrame (F)	Kawasaki	14	+ 2,737 s
4.	Mattia Guadagnini (I)	KTM	14	+ 4,269 s
5.	Thibault Benistant (F)	Yamaha	14	+ 5,951 s
6.	Simon Längenfelder (D)	GasGas	14	+ 15,108 s
13.	Michael Sandner (A)	KTM	14	+ 54,899 s
16.	Lion Florian (D)	KTM	14	+ 1.02,438 min
27.	Noah Ludwig (D)	KTM	14	+ 1.52,250 min
30	René Hofer (A)	KTM	13	+ 1 Runde

MX-GP GROSSBRITANNIEN / MX2

Matterley Basin (GB): 27. Juni, 2. WM-Lauf, Wetter: bewölkt, 18 Grad. **2. Lauf:** 32 Fahrer gestartet, 32 gewertet, 14 Runden à 2,240 km (= 31,360 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Mattia Guadagnini (I)	KTM	14	36.34,006 min = 51,457 km/h
2.	Maxime Renaux (F)	Yamaha	14	+ 2,407 s
3.	René Hofer (A)	KTM	14	+ 4,397 s
4.	Roan v.d. Moosdijk (NL)	Kawasaki	14	+ 9,087 s
5.	Simon Längenfelder (D)	GasGas	14	+ 10,791 s
6.	Ruben Fernandez (E)	Honda	14	+ 15,057 s
7.	Mathys Boisrame (F)	Kawasaki	14	+ 24,453 s
23.	Lion Florian (D)	KTM	14	+ 1.35,249 min
27.	Noah Ludwig (D)	KTM	14	+ 2.02,893 min
28.	Paul Haberland (D)	Honda	14	+ 2.42,280 min

WM-STAND MX2

1.	Ruben Fernandez	79 Punkte
2.	Maxime Renault	74
3.	Mathys Boisrame	74
4.	Roan van de Moosdijk	67
5.	Mattia Guadagnini	66
6.	René Hofer	54
7.	Simon Längenfelder	53
8.	Tom Vialle (F), KTM	50
19.	Lion Florian	13
24.	Michael Sandner	8

1.	KTM	93 Punkte
2.	Kawasaki	80
3.	Honda	79

Speedway-EM Güstrow

Pawlicki bleibt vorn

Piotr Pawlicki gewann überragend den Finallauf und konnte seine Gesamtführung ausbauen! Kai Huckenbeck verpasste mit einer überzeugenden Leistung nur knapp den Hoffnungslauf.

Von: **Andreas Fahldiek**



GOFFELMEYER

Titelverteidiger Lambert, Sieger Pawlicki, Huckenbeck und Hansen (v. l.)

Die Präparierung des nur 298 Meter langen Ovals (über 50 m kürzer als die anderen SEC-Bahnen) ließ anfangs kaum Überholvorgänge zu. Ab dem dritten Durchgang wurden dann die Läufe spannender. Das bewies besonders Kai Huckenbeck. Er konnte zwar wieder kein Heat gewinnen, fuhr aber erneut ein kämpferisches Rennen. Der Werlter war einer der wenigen, die die Außenbahn gut zu nutzen wussten, um den nötigen Speed aufzubauen.

Wegen der Minorität von Laufsiegen verpasste Huckenbeck den Einzug in den Hoffnungslauf. Dennoch fuhr er auf den sechsten Platz in der Gesamtwertung vor.

Leon Madsen bot im Last-Chance-Heat trotz seiner noch nicht auskurierten Knieverletzung eine fulminante Vorstellung. Er kämpfte sich vom letzten Platz noch bis an die Spitze. Im Finale fuhr Piotr Pawlicki, dessen Schulterverletzung auch noch nicht ganz ausgeheilt ist, einen nie gefährdeten Start/Ziel-Sieg heraus und baute seine Gesamtführung auf fünf Punkte aus.

Nicki Pedersen verzichtete wegen seiner Knieverletzung auf einen Start. Er klagt weiterhin über starke Schmerzen. Für ihn kam Reservist Ben Ernst zum Einsatz. Der Deutsche konnte immerhin Robert Lambert in Lauf 16 auf den letzten Platz verweisen. Der Titelverteidiger war der große Verlierer des Rennens. In seinen letzten drei Läufen blieb der Brite ohne Punkte. Güstrows Eigengewächs, Wildcard-Fahrer Lukas Baumann, fuhr im Rahmen seiner Möglichkeiten. Lediglich in Lauf 9 konnte er einen Punkt gegen Ben Ernst einfahren.

Schon am Samstag geht es in Danzig in die dritte SEC-Runde. ■

SPEEDWAY-EM

2. Finale Güstrow (D): 26. Juni

1.	Piotr Pawlicki (PL)	14+3	Pkt.
2.	Leon Madsen (DK)	11+2	
3.	Patryk Dudek (PL)	12+1	
4.	Bartosz Smektala (PL)	11+0	
5.	Mikkel Michelsen (DK)	10	
6.	Daniel Bewley (GB)	9	
7.	Jacob Thorsell (S)	9	
8.	Kai Huckenbeck (D)	9	
15.	Ben Ernst (D)	3	
16.	Lukas Baumann (D)	1	

MEISTERSCHAFTSSTAND

nach 2 von 4 Rennen

1.	Piotr Pawlicki	29	Pkte.
2.	Mikkel Michelsen	24	
3.	Leon Madsen	24	
4.	Patryk Dudek	23	
5.	Daniel Bewley	20	
6.	Kai Huckenbeck	17	
7.	Vaclav Milik (CZ)	15	
8.	Bartosz Smektala	15	
17.	Ben Ernst	3	
18.	Lukas Baumann	1	

Supermoto-WM Ortona

Es hat alles gepasst

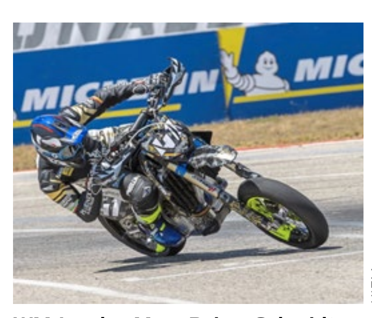
Wie im letzten Jahr mischte Marc-Reiner Schmidt auch zum WM-Auftakt 2021 in Ortona bei den Podiumsplätzen mit. Doch diesmal ließ der Bodensee-Schwabe alle hinter sich – und das drei Mal.

Von: **Thomas Schiffner**

Letztes Jahr hat Marc-Reiner Schmidt die Supermoto-Saison als Vizeweltmeister beendet, hinter dem übermächtigen Seriensieger Thomas Chareyre aus Frankreich. Doch das ist nicht mehr genug: Beim WM-Auftakt im adriatischen Ortona gewann der 25-jährige Friedrichshafener die Superpole, das erste Rennen am Samstag, das neue „Fast Race" am Sonntagmorgen sowie das ebenfalls neue „Superfinale" am Sonntag. Nie ließ Schmidt seinem TM-Markenkollegen Chareyre eine Chance.

Auch der Österreicher Lukas Höllbacher besiegte den Franzosen zweimal. Im ersten Lauf (3.) hatte der KTM-Fahrer Pech: Er erhielt eine Zeitstrafe, weil sein Motor zu laut war, zudem stürzte er.

Schmidt hat schon 18 Punkte Vorsprung auf Chareyre: „Heute hat alles gepasst. Die neue TM funktioniert sehr gut, Ortona gehört zu meinen Lieblingsstrecken. Ich konnte immer gute Zeiten fahren. Das Superfinale wurde sehr interessant, weil jetzt jeder Fahrer einmal die Joker-Lane benutzen muss. Ich bin auch guter Dinge für Schleiz diese Woche." ■



XIEM

WM-Leader: Marc-Reiner Schmidt

SUPERMOTO-WM

Ortona (I), 1. Lauf: 26. Juni

1.	Marc-Reiner Schmidt (D)	TM
2.	Thomas Chareyre (F)	TM
3.	Lukas Höllbacher (A)	KTM
4.	Diego Monticelli (I)	TM
5.	Elia Sammartin (I)	TM
6.	Mickael Amodeo (F)	Yamaha
7.	Giovanni Bussei (I)	TM
8.	Fabrizio Bartolini (I)	Honda
9.	Milan Sitniansky (CZ)	Honda
10.	Patrick Pals (EST)	TM

2. Lauf (Fast Race): 27. Juni

1.	Marc-Reiner Schmidt
2.	Lukas Höllbacher
3.	Thomas Chareyre
4.	Elia Sammartin

3. Lauf (Superfinale): 27. Juni

1.	Marc-Reiner Schmidt
2.	Lukas Höllbacher
3.	Thomas Chareyre
4.	Elia Sammartin
5.	Diego Monticelli

MEISTERSCHAFTSSTAND

nach 1 von 5 Rennen

1.	Marc-Reiner Schmidt	81	Pkte.
2.	Thomas Chareyre	63	
3.	Lukas Höllbacher	60	
4.	Elia Sammartin	54	
5.	Diego Monticelli	52	
6.	Giovanni Bussei	43	
7.	Milan Sitniansky	42	
8.	M. Vertemati (I), Vertemati	33	
9.	Patrick Pals	33	
10.	Daniele Di Cicco (I), Honda	33	



Doppelsieg: Brad Freeman baute seine WM-Führung aus

PAIRAN

Vorsprung ausgebaut

Der Brite Brad Freeman, der letztes Jahr im letzten Lauf vom Enduro-GP-Thron gestoßen wurde, baut sich in der neuen Saison einen Vorsprung auf. Diesmal allerdings nicht gegen den amtierenden GP-Champion, sondern einen Neuling, der ihm das Leben schwermacht.

Von: **Robert Pairan**

Schon beim Auftakt in Portugal hatte der Australier Wil Ruprecht seine Ansprüche auf den Titel angemeldet und den zweiten Tag gewonnen. Von solchem Erfolg getrieben, machte der TM-Fahrer in Edolo gleich so weiter: Er übernahm die Führung und kämpfte mit Freeman von Prüfung zu Prüfung um Sekunden – mal lag der eine vorne, mal der andere. Doch vor dem letzten Test hatte Ruprecht noch immer fünf Sekunden Vorsprung. Dann aber lief es für ihn deutlich schlechter als für Freeman, er verlor acht Sekunden und damit den Tagessieg. Dabei waren beide Fahrer absolut am Limit gewesen, was sich daran zeigte, dass schon der Dritte, Ex-Weltmeister Josep Garcia, fast zwei Minuten zurücklag.

Am zweiten Tag drehte Freeman den Spieß um und ließ den Vorsprung langsam anwachsen. In der letzten der vier Runden war der 22-jährige Ruprecht körperlich am Ende: „Ich hatte auf den ausgefahrenen Prüfungen einige Stürze.“ Damit gelang Freeman der zweite Sieg an diesem Wochenende.

Holcombe: Richtig krank

Der amtierende Champion Steve Holcombe hingegen kämpfte am ersten Tag mehr mit sich selbst und seiner Gesundheit. „Ich habe eine Rippe gebrochen und war in der Woche zwischen diesen Läufen richtig krank.“ So kam er zunächst mit Tagesrang 8 nicht in die Nähe eines Podiums. Am zweiten Tag lief es besser, und er wurde trotz fast eineinhalb Minuten Rückstand nicht nur Gesamt-Dritter, sondern stand auch in der E2-Klasse als Zweiter auf dem Podium hinter Ruprecht.

Der deutsche Junior Lucas Fischeder fuhr am ersten Tag seine besten Zeiten im schwierigen Extremtest, während er in Cross- und Enduro-Prüfung nicht so gut zurechtkam. An Tag 2 lief es deutlich besser, die ersten zwei Runden sahen ihn schon auf Platz 3 bei den Junioren. Doch dann stürzte er in dem von ihm favorisierten Extremtest heftig. Danach hatte sich auch die Bremse verhakt, weshalb er in der nächsten Kurve erneut stürzte. Am Ende kämpfte er sich auf Gesamtrang 11 zurück, was aber nicht ohne weiteren Sturz ging. In der Meisterschaft aller Junioren liegt Fischeder jetzt auf dem neunten Platz, bei den Junioren 2, wo er zusätzlich mit seiner Sherco mit 300er Hubraum gewertet wird, sogar auf dem fünften Meisterschaftsrang. ■

ENDURO-WM

Edolo (I), 26. Juni, 1. Tag

1.	Brad Freeman (GB), Beta	57.57,37 min
2.	Wil Ruprecht (AUS), TM	+2,32 s
3.	Josep Garcia (E), KTM	+1.48,24 min
4.	Andrea Verona (I), GasGas	+1.53,23 min
5.	Billy Bolt (GB), Husqvarna	+2.20,52 min
6.	H. McDonald (NZ), Sherco	+2.24,41 min
7.	Davide Guarneri (I), Fantic	+2.43,98 min
8.	Steve Holcombe (GB), Beta	+2.46,19 m
9.	Jaume Betriu (E), KTM	+3.09,79 min
10.	Antoine Magin (B), Sherco	+3.16,67 min
11.	Jamie McCanney (GB), HVA	+3.21,32 min
12.	D. McCanney (GB), Sherco	+3.24,97 min
17.	M. Lettenbichler (D),Yamaha	+4.22,43 m

Edolo (I), 27. Juni, 2. Tag

1.	Brad Freeman (GB), Beta	58.24,94 min
2.	Wil Ruprecht (AUS), TM	+27,47 s
3.	Steve Holcombe (GB), Beta	+1.24,58 m
4.	Andrea Verona (I), GasGas	+1.26,60 min
5.	Josep Garcia (E), KTM	+1.38,91 min
6.	Davide Guarneri (I), Fantic	+1.48,51 min
7.	H. McDonald (NZ), Sherco	+1.55,88 min
8.	Jaume Betriu (E), KTM	+1.56,16 min
9.	Antoine Magin (B), Sherco	+2.07,80min
10.	Billy Bolt (GB), Husqvarna	+2.13,43 min
11.	Hugo Blanjoue (F), KTM	+3.28,13 min
12.	Davide Soreca (I), Husqv.	+3.36,97 min

MEISTERSCHAFTSSTAND

Nach 4 von 12 Tagen

1.	Bradley Freeman	77 Punkte
2.	Wil Ruprecht	67
3.	Steve Holcombe	55
4.	Josep Garcia	54
5.	Andrea Verona	45
6.	Davide Guarneri	38
7.	Jaume Betriu	36
8.	Hamish McDonald	35
9.	Daniel McCanney	20
10.	Antoine Magin	18
11.	Billy Bolt	17
12.	Samuele Bernardini	12

NACHRICHTEN

BLÖDORN IM SPEEDWAY U19-EM-FINALE

Der Flintbeker Norick Blödorn erreichte in Divisov (CZ) im Semifinale der Speedway-U19-Europameisterschaft den fünften und damit letzten Qualifikationsplatz für das EM-Finale am 7. August in Riga (LV). Blödorn (1 Punkt) bezwang sogar den späteren Sieger Bartlomiej Kowalski (14) aus Polen. Der Bayer Maximilian Troidl (5) auf Platz 11, der Österreicher Robert Kössler (4, Platz 13) und der Norddeutsche Tom Finger (2, Platz 15) schieden aus.

JEREMY SYDOW VERLETZT

Der Chemnitzer Jeremy Sydow verletzte sich beim Rennen zur niederländischen Motocross-Meisterschaft in Arnhem und verpasste dadurch den EM-Auftakt der 250er-Kategorie in Matterley Basin. Sydow, der für das niederländische Team Hutten Metaall Racing fährt, musste ein Teil der Bauchspeicheldrüse entfernt werden.

VIELE MX-PRÄDIKATE IN FRANKREICH

Infront Moto Racing schloss mit der französischen Föderation FFM einen umfangreichen Vertrag ab. Darin wurden laut Infront-CEO David Luongo für die nächsten sechs Jahre WM-Läufe in Frankreich, das MXoN 2023 und 2026 sowie die FIM Junioren-WM 2025 vereinbart.

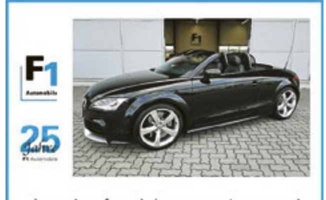
LANDSHUT GEWINNT DEUTSCHES DRIFT-DUELL

Mit Heimvorteil landeten die Landshut Devils einen 59:30-Kantersieg gegen die Wölfe Wittstock im ersten innerdeutschen Duell in der 2. polnischen Speedway-Liga. In einem sturzreichen Rennen auf sehr schwieriger Bahn hatte Landshut mit Kai Huckenbeck (13+1) den besten Fahrer, aber mit Michael Härtel (12+3) und Tobias Busch (11+4) zwei Piloten mit bezahltem Punktemaximum. Mario Niedermaier (Landshut), Steven Mauer und Erik Riss (Wittstock) verletzten sich nach Stürzen. Riss kam nur auf zwei Punkte.

MOTOR MARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder

Audi



TT RS plus, EZ 13, 94000 km, 265 kW (360 PS), 6-Gang, top Ausstattung u. Zustand, 34.900,- €. F1 GmbH, Neuwiesenstr. 2, 76689 Karlsdorf, 07251-949410, f1-automobile.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 56726

BMW



Z1, EZ 09/90, orig. 18700 km, Scheckheft, 2. Hd., toporiginal, H-Kennzeichen, 65.500,- €. AUTOSALON-ISARTAL, Thomas Franz, Wolfratshauser Str. 64, 82065 Baierbrunn, Tel. 089-74424460, www.autosalon-isartal.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 56689

Suche Z1, Z3, Z8. 0172/8339378 H



1999-2002 BMW Z8 Alpina ... Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! 08036-7006, www.cargold.com H

BMW Alpina



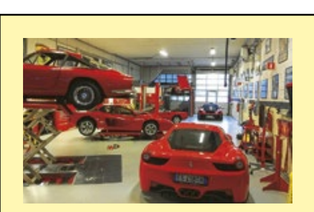
Suche Alpina Fzg. bis 2003. 0172/8339378 H

Ferrari



2019 Ferrari 488 Spider 70th Anniversary, siehe Film Cargold YouTube. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036/7006, cargold.com H

Spezial-Sportwagenversicherung, günst. Beiträge. asfimo GmbH, Tel. 02402/768989, H



Sommer-Sonderangebot! hot engines. Ihre Ferrari Werkstatt in Bozen (Südtirol) 55,- € Stundensatz. T. 0039/3334004120, Alex, www.hotengines.it H



1967 Ferrari 330 GTC, Matching Numbers, 1A! Siehe Film Cargold YouTube. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036/7006, cargold.com H

Jaguar

ERSATZTEIL-GROSSLAGER! Neu und gebr., alle Typen. www.jaguar-teile.de 04332/1419 H

Lotus



Suche Elise + Exige. Tel. 0172/9342421 Fan-Shop: www.bf-sportwagen.de H

Mercedes



SL 350 AMG Line, 63000 km, 225 kW (306 PS), grau, Leder nappa, Navi, Klima, Xenon, SHZ, NR-Fzg., Start-Stop-Funktion, Rückfahrkamera, Sitzklima, 7 G-Tronic, Harman-Surround, 2. Rädersatz, VB 47.300,- €. 70734 Fellbach, 0170/9172064



SLS- / G-PARADE: div. Modelle ab Lager. WIR KAUFEN AN! Kfz-Handel am Tegernsee, varex@varex.com, T. 08022/6607080 H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 56666

Service

Abonnenten-Service & Einzelheftbestellungen

Tel. 0711/320 688 88
Fax 0711/1 82 - 25 50

Bestellservice* und Abo-Service
motorsportaktuell@dpv.de
***Bitte Bankverbindung angeben**

Chiffre

Zuschriften richten Sie bitte an:
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG



MOTOR SPORT aktuell
Chiffre Nr. ...
70162 Stuttgart



C 63 T AMG S Drivers P./Carbon, EZ 04/2017, 44650 km, 375 kW (510 PS), designo selenitgrau magno, Leder, Navi, SD, SHZ, NR-Fzg., AHK, 57.800,- € (MwSt. awb.) Burger Schloz Automobile GmbH & Co. KG, Stuttgarter Str. 60, 73614 Schorndorf, Tel. 07181/2086129, www.burgerschloz.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 56713

Suche SLS-Coupé. Tel. 0172/9342421 H



GLE 63 S 4MATIC Coupé Harman/Carbon, EZ 02/2018, 57150 km, 430 kW (584 PS), obsidianschwarz, Leder, Navi, SD, SHZ, NR-Fzg., AHK, 74.800,- € (MwSt. awb.) Burger Schloz Automobile GmbH & Co. KG, Stuttgarter Str. 60, 73614 Schorndorf, 07181/2086129, www.burgerschloz.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 56714

Mini



JCW GP1, 106000 km, abs. Einzelstück (Invest über 60.000,- €), 1 of 2000, Inz. möglich, 29.900,- €. F1 GmbH, Neuwiesenstr. 2, 76689 Karlsdorf, 07251-949410, f1-automobile.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 56725

Porsche



993 Turbo, 1996, orig. 75600 km, dt.Fzg. Scheckheft, gr. PZ-Service neu, Topzust., Garantie, 155.500,- € Inzahlung mögl. + 15 weitere Porsche. AUTOSALON-ISAR-TAL, Thomas Franz, Wolfratshauser Str. 64, 82065 Baierbrunn, Tel. 089-74424460, www.autosalon-isartal.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 56690



100% wie ab Werk! Für viele Porsche - auch für die ganz neuen Modelle. www.digitaletechnik.de, 08141/512470 H

www.Rennsportshop.com



Renn/Rallye







Hewland Vertrieb Deutschland, Wartung, Verkauf, großes E-Lager. Tel. 02242/6840, E-mail: motorsportRiegl@aol.com H



Smart

www.berlin-tuning.com H



Geschäftsverbindungen



Gutes Geschäft + eleganter Firmen-wagen für Vertriebspartner im Bereich sauberes Wasser und reine Luft! 168@bestwater.de, Tel. 01523/3752139 H

Veranstaltungen

Freies Fahren Salzburgring am 25. Juli 2021, www.amc-burgau.de



Verschiedenes

Leder und Alcantara für PKWs, qm ab 40,- €. Tel. 0221/9712233, www.autoleder-service.de H



Versicherungen









Zubehör

Kat kaputt? Preiswerte Neubestückung Tel. 07231/101000, www.uni-kat.de H

MOTOR SPORT aktuell

MOTORMARKT ANZEIGEN-SERVICE

■ Anzeigenannahme: Tel. 0711/182-188 (Mo.–Do. von 8–18 Uhr, Fr. von 8–16 Uhr) ■ Fax: 0711/182-1783

Anzeigen-Coupon bitte vollständig ausgefüllt und unterschrieben einsenden an:

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Fahrzeugmarkt MSA
D-70162 Stuttgart

oder auch über unseren elektronischen Bestellcoupon unter **www.bestell-coupon.de/msa**

Anzeigentext: (Pro Zeile ca. 30 Zeichen inkl. Satzzeichen und Zwischenräume)

msa 29/21

Bitte veröffentlichen Sie den Text ______ mal ab der nächstmöglichen Ausgabe

Und zwar in der Rubrik ____________________

unter ❏ Autos ❏ Motorräder

❏ als Privatanzeige

❏ als gewerbliche Anzeige (wird mit "H" gekennzeichnet)

❏ mit Foto (max. Höhe 35 mm) privat zzgl. 30,– € gewerbl. zzgl. 50,– € (Mindestgröße 3 Zeilen)

❏ unter Chiffre zzgl. 10,– €

Bitte senden Sie mir gegen Berechnung ein Exemplar von:

❏ MOTORSPORT aktuell € 2,70
❏ auto motor und sport € 4,50
❏ MOTORRAD € 4,50
❏ sport auto € 5,50

Bitte ankreuzen	Gewünschte Kombination (gilt nur für die Bundesrepublik Deutschland)	Anzeigenpreise privat € bis 4 Zeilen	jede weitere Zeile	Anzeigenpreise gewerblich* € 1 Zeile	2 Zeilen	3 Zeilen	jede weitere Zeile
❏	MOTOR SPORT aktuell	17,–	4,25	9,20	16,10	18,40	4,60
❏	MOTOR SPORT aktuell + MOTORRAD	21,–	5,25	15,-	30,-	45,-	15,-
❏	MOTOR SPORT aktuell + auto motor sport + sport auto	60,–	15,–	50,40	88,20	100,80	25,20

* zzgl. MwSt.

❏ **Bitte schicken Sie mir eine Rechnung (zahlbar sofort nach Erhalt)**

Name /Firma

Vorname (ausgeschrieben)

Straße/Nr. (kein Postfach)

PLZ/Ort

Telefon mit Vorwahl Mobil

E-Mail

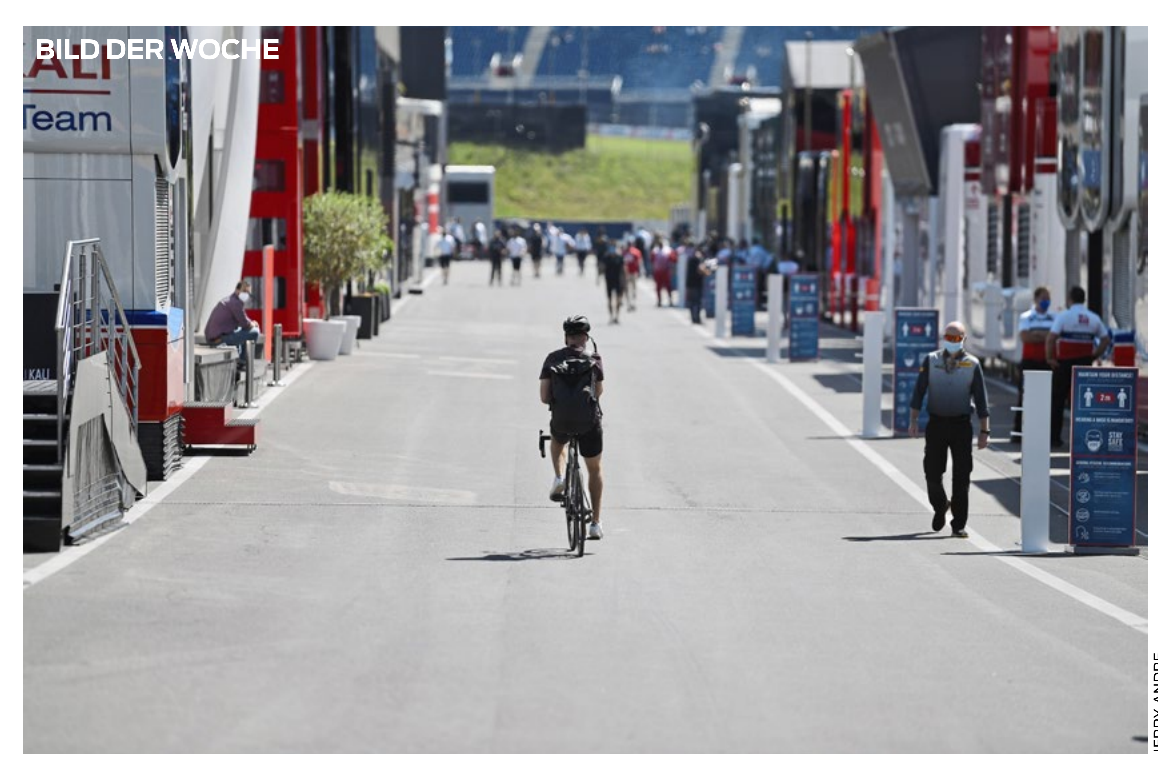
Rechtsverbindliche Unterschrift Datum

REDAKTION
Redaktion MOTORSPORT aktuell
Leuschnerstraße 1, D-70174 Stuttgart
Telefax: +49 (0)711 182 19 58
www.motorsport-aktuell.com
msa@motorpresse.de
Chefredakteur: Marcus Schurig
Redaktionelle Koordination: Tobias Grüner
Redaktion: Michael Bräutigam, Andreas Haupt, Claus Mühlberger, Michael Schmidt
Freie Mitarbeiter: Elmar Brümmer, Andrew Cotton, Michael Heimrich, Alex Hodgkinson, Reiner Kuhn, Markus Lehner, Bianca Leppert, Imre Paulovits, Frank Quatember, Thomas Schiffner, Neil Spalding, Markus Stier, Anke Wieczorek
Fotografen: Motorsport-Images; XPB; BRfoto
Geschäftsführender Redakteur
Geschäftsbereich Mobilität: Michael Heinz
Grafik und Produktion:
Bernd Adam (Art Director), Olga Kunz (Stv.), Michael Wehner
Schlussredaktion: Schlussredaktion.de
VERLAG
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart
Telefon: +49 (0)711 182 18 01
MOTORSPORT aktuell gehört zur auto motor und sport-Gruppe
Geschäftsführung:
Dr. Andreas Geiger, Jörg Mannsperger
Telefon: +49 (0)711 182 0
Publisher Automobil: Maik Müller
Gesamtanzeigenleitung Automobil:
Markus Eiberger
Anzeigenleitung: Stefan Granzer
sgranzer@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 41
Telefax: +49 (0)711 182 16 99
Werbeverkauf Online:
Stefan Schenkyr, sschenkyr@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 13 46
Auftragsmanagement:
Iris Eifrig, ieifrig@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 13
Herstellung: Jens Müller (verantwortlich)
Syndication/Lizenzen:
Telefon: +49 (0)711 182 13 79 / 23 79
Druck: Druckerei Konstanz GmbH
Max-Stromeyer-Straße 180, 78467 Konstanz
Vertrieb: MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co. KG, Ohmstraße 1, 85716 Unterschleißheim, Tel.: 089 / 319 06 - 0
E-Mail: info@mzv.de, Internet www.mzv.de
Erscheinungsweise:
wöchentlich mittwochs – 50 Ausgaben im Jahr
Einzelheft:
2,70 € (D), 3,00 € (A), 4,30 CHF (CH)
MOTORSPORT aktuell im Abonnement:
Preis für zzt. 50 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 2,70 Euro) inkl. MwSt. und Versand Deutschland: 135,00 €
(Österreich: 150,00 €, Schweiz: 215,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Testabo 10 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheft zum Preis von 2,70 Euro): Deutschland: 19,00 € (Österreich: 21,00 €, Schweiz: 30,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Studenten erhalten gegen Vorlage einer Immatrikulationsbescheinigung das Abo (zzt. 50 Ausgaben) mit einem Preisvorteil von 40 % gegenüber dem Kauf am Kiosk zum Preis von 81,00 € (Österreich: 90,00 €, Schweiz: 129,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage), ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 1,62 €.
Mitglieder des Deutschen Motorsport Verbandes e. V. erhalten MOTORSPORT aktuell mit einem Rabatt in Höhe von 25 %.
Abonnentenservice Deutschland:
Abonnenten Service Center GmbH
Telefon Inland: 0781 639 66 57
Telefon Ausland: +49 (0)781 639 66 58
E-Mail: motorpresse@burdadirect.de

Kontakt zum Datenschutzbeauftragten:
Abonnenten Service Center GmbH, Postfach 1223, 77602 Offenburg, Tel: 0781 639 61 02.
E-Mail: motorsportaktuell@datenschutzanfrage.de
Namens-, Adress- und Kontaktdaten zum Vertragsschluss erforderlich. Verarbeitung (auch durch Zahlungs- und Versanddienstleister) zur Vertragserfüllung sowie zu eigenen und fremden Werbezwecken (Art. 6 I b) bzw. f) DSGVO), solange für diese Zwecke oder aufgrund Aufbewahrungspflichten erforderlich.
Bei Art. 6 I f) DSGVO ist unser berechtigtes Interesse die Durchführung von Direktwerbung. Sie haben Rechte auf Auskunft, Berichtigung, Löschung oder Einschränkung der Verarbeitung, Widerspruch gegen die Verarbeitung, auf Datenübertragbarkeit sowie auf Beschwerde bei einer Aufsichtsbehörde.

Leserbriefe

BILD DER WOCHE



JERRY ANDRE

Sebastian Vettel fährt im Fahrerlager Fahrrad – und wird Grün wählen, wie er in einem „Spiegel"-Interview verrät

Thema verfehlt?

DTM-Auftakt in Monza
MSa 28/2021

Das hat es sicher noch nie gegeben: Eine Tourenwagenmeisterschaft ohne einen EINZIGEN Tourenwagen!! Finden Sie das nicht auch mehr als sehr skurril? Meine Frau und ich gucken seit 1988 die verschiedenen Ausprägungen der DTM. Im Verhältnis zu heuer war sogar der STW-Cup noch besser! Unser weiteres Interesse zur derzeitigen NON-DTM tendiert eindeutig gegen null! Der Gerhard Berger kann einem fast leidtun, dass er versucht, diesen „Mist zu verkaufen".

Manfred Bäckert
per E-Mail

Eigentlich bin ich nicht der typische Leserbriefschreiber, aber zum Thema „neue DTM" muss ich nun doch mal meinen Senf beisteuern. Zugegeben, die beiden Auftaktrennen in Monza waren an und für sich ganz nett anzuschauen und leidlich spannend. Aber, liebe Leute: Das ist doch beim besten Willen keine DTM!!! Wenn ich ein GT3-Rennen sehen will, schaue ich mir das GT-Masters an. Und wenn ich guten und spannenden Tourenwagensport sehen will, die WTCR und die australischen V8-Supercars.

Vor allem von der letztgenannten Serie können sich die Verantwortlichen hierzulande mal eine dicke Scheibe abschneiden – und das nicht erst seit diesem Jahr. Da fahren ganz normale Blechhütten mit viel Leistung und überschaubarer Technik. Da genügen zwei Hersteller für megaspannenden Motorsport, weil sich da auch Markenkollegen gegenseitig die Türklinken abfahren (dürfen). Warum können wir das in Deutschland nicht? Da muss es immer Hightech sein, weil das der Zuschauer angeblich sehen will. Völliger Quatsch. Außerdem schwafeln die DTM-Macher immer vom „Wiedererkennungswert". In meinen Augen ebenfalls blanker Unsinn. Von den Zuschauern auf den Rängen werden die wenigsten eines der teilnehmenden Modelle fahren. Sorry liebe Leute, das ist nicht mehr „meine" DTM. Fazit: Eindeutig das Thema verfehlt: Note sechs, setzen!

Helmut Spitz
per E-Mail

KONTAKT
MOTORSPORT aktuell
«Leserbriefe»
70162 Stuttgart
E-Mail: msa-lesertribuene@motorpresse.de
(Bei Mails bitte unbedingt die Postadresse angeben.)

Termine

TV-Programm

Donnerstag, 01. Juli

22.30	Silk Way Rally, Vorschau & Startzeremonie	Eurosport 1

Freitag, 02. Juli

09.25	Formel 3 Spielberg, Training **LIVE**	Sky Sport F1*
11.15	Formel 1 Spielberg, FP1 **LIVE**	Sky Sport F1*
13.45	Formel 3 Spielberg, Qualifying **LIVE**	Sky Sport F1*
14.45	Formel 1 Spielberg, FP2 **LIVE**	Sky Sport F1*
23.00	Silk Way Rally, Highlights des Tages	Eurosport 1
23.15	Rallye-EM Litauen, 1. & 2. Tag (Zus.)	Eurosport 1

Samstag, 03. Juli

00.05	IMSA Watkins Glen, Rennen **LIVE**	Motorvision TV*
10.25	Formel 3 Spielberg, 1. Rennen **LIVE**	Sky*/Serv. A**
11.45	Formel 1 Spielberg, FP3 **LIVE**	Sky*/Serv. A**
14.30	Formel 1 Spielberg, Qualifying **LIVE**	Sky*/Serv. A**
14.40	SBK-WM Donington Park, 1. Rennen **LIVE**	Servus TV D**
14.50	SBK-WM Donington Park, 1. Rennen **LIVE**	Eurosport 2*
14.55	Formel 1 Spielberg, Qualifying **LIVE**	SRF 2
16.30	SBK-WM Donington Park, 1. Rennen (Aufz.)	Servus TV A**
17.15	Formel 3 Spielberg, 2. Rennen **LIVE**	Sky Sport F1*
18.00	F1 Spielberg, Qualifying (Zus., Wh. 21.00)	Sky Sport News
22.30	Rallye-EM Litauen, 3. Tag (Zus.)	Eurosport 1
23.00	Silk Way Rally, Highlights des Tages	Eurosport 1

Sonntag, 04. Juli

10.05	Formel 3 Spielberg, 3. Rennen **LIVE**	Sky*/Servus**
12.00	MX2-WM Maggiora, 1. Lauf **LIVE**	Eurosport 2*
12.15	Porsche Supercup Spielberg, Rennen **LIVE**	ES1/Sky*/ORF1
13.00	Formel 1 Spielberg, Vorber. & Rennen **LIVE**	Servus TV A**
12.00	MXGP-WM Maggiora, 1. Lauf **LIVE**	Eurosport 2*
13.30	Formel 1 Spielberg, Vorber. & Rennen **LIVE**	Sky Sport F1*
14.15	SBK-WM Donington Park, SP Race (Aufz.)	Servus TV D**
14.20	Formel 1 Spielberg, Vorber. & Rennen **LIVE**	SRF2
14.45	SBK-WM Donington Park, 2. Rennen **LIVE**	Servus TV D**
15.00	MX2-WM Maggiora, 2. Lauf **LIVE**	Eurosport 2*
16.00	MXGP-WM Maggiora, 2. Lauf **LIVE**	Eurosport 2*
17.00	SBK-WM Donington Park, SP Race (Aufz.)	Eurosport 2*
17.20	SBK-WM Donington Park, 2. Rennen (Aufz.)	Eurosport 2*
18.00	IndyCar Series, Mid-Ohio **LIVE**	Sport 1+*
19.00	F1 Spielberg, Rennen (Zus., Wh. 23.00)	Sky Sport News
19.30	Speed – das Motorsportmagazin	Servus TV A**
20.00	NASCAR Cup, Elkhart Lake **LIVE**	Sport 1+*
23.30	Silk Way Rally, Highlights des Tages	Eurosport 1

Montag, 05. Juli

22.45	Silk Way Rally, Highlights des Tages	Eurosport 1

Dienstag, 06. Juli

22.20	Silk Way Rally, Highlights des Tages	Eurosport 1

Livestream/Internet

Samstag, 03. Juli

ca. 00.05	IMSA Watkins Glen, Rennen **LIVE**	imsa.com
09.40	GTWC Sprint Misano, 1. Qualifying **LIVE**	YouTube
12.15	GT2 European Misano, 1. Rennen **LIVE**	YouTube
14.45	GTWC Sprint Misano, 1. Rennen **LIVE**	YouTube
19.55	GT2 European Misano, 2. Rennen **LIVE**	YouTube

Sonntag, 04. Juli

09.00	GTWC Sprint Misano, 2. Qualifying **LIVE**	YouTube
13.45	GTWC Sprint Misano, 2. Rennen **LIVE**	YouTube

* kostenpflichtig **D = nur Deutschland, A = nur Österreich

Vorschau



RED BULL

Spielberg, die Zweite: Schafft Verstappen das Double am Red Bull Ring?



FIA ERC

Rallye-EM: Auftaktsieger Alexey Lukyanuk will auch in Litauen gewinnen



WORLD SBK

Superbike-WM in Donington Park: Wer kann Jonathan Rea schlagen?

Die nächsten Rennveranstaltungen

Automobil

01.–03.07.	Rallye-EM, Liepaja/Litauen	LT
02.07.	IMSA-Sportwagen, Watkins Glen	USA
02.–11.07.	Cross-Country-WM, Silk Way Rally	RUS/MNG
03.07.	RCN 5. Lauf/GLP 4. Lauf, Nürburgring	D
03./04.07.	GTWC Sprint Cup/GT2 European, Misano	I
03/04.07.	NASCAR Xfinity/Cup, Elkhart Lake	USA
04.07.	Formel 1/F3, Spielberg (GP Österreich)	A
04.07.	IndyCar Series, Lexington/Mid-Ohio	USA

Motorrad

02.–11.07.	Rallye-WM, Silk Way Rally	RUS/MNG
03.07.	Speedway-EM Finale 3, Danzig	PL
03.07.	US-Motocross, Buchanan	USA
03./04.07.	Superbike-WM, Donington Park	GB
03./04.07.	Trial-WM, Charade	F
03./04.07.	ADAC/DMC Race Weekend, Nürburgring	D
04.07.	Motocross-WM, Maggiora	I
04.07.	Supermoto-DM, Schleiz	D
04.07.	ADAC MX Masters, Bielstein	D

Eine Aktion zu

MOOVE karl. AUTO STRASSENVERKEHR

FERNFAHRER firmenauto

75 JAHRE auto motor und sport

MOTORRAD promobil RoadBIKE

lastauto omnibus trans aktuell



FÜR MEHR RÜCKSICHT, VORSICHT UND
UMSICHT IM STRASSENVERKEHR.

Das Sicherheits-Fokusthema **Auto & Reisen**
jetzt in **AUTO MOTOR UND SPORT**.

RÜCKSICHT HAT VORFAHRT

Partner der Initiative























